LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

PARIS.... Un an 14 fr. | ÉDITION DE LUXE
DÉPARTEMts — 15 fr. | FRANCE. Un an. 30 fr.
ETRANGER . — 20 fr. | ETRANGER. — 40 fr.

17 Janvier 1903. — N° 227.

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

PUBLICITÉ

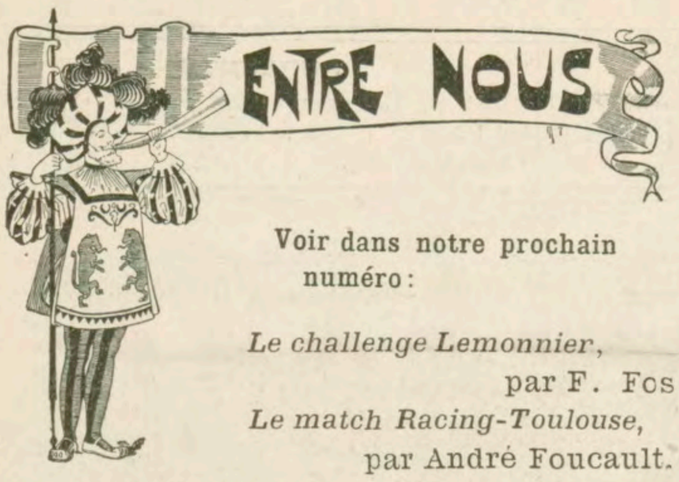
PAGES DE COUVERTURE, la ligne. . 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE. . . . . 500 fr.

UN CROSS CYCLO-PÉDESTRE — AU MILIEU DES TAILLIS.

*Le cross cyclo-pédestre — un sport d'invention récente — consiste en un parcours d'une dizaine de kilomètres à travers champs et à travers bois, dans lequel les concurrents doivent aussi souvent porter leur bicyclette qu'ils sont portés par elle, suivant les difficultés du terrain. Notre photographie montre bien que le parcours choisi pour le cross de l'*Auto-Vélo *en présentait d'assez grandes.*

(Voir l'article pages 38 et 39.)

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France



Voir dans notre prochain numéro :

Le challenge Lemonnier, par F. Fos

Le match Racing-Toulouse, par André Foucault.

Les Rois du turf en 1902 :

Courses au trot, par Franc-Picard.

etc., etc.

✤

Quel plus joli cadeau à faire à un jeune homme que la collection de la Vie au Grand Air *qui contient, dans ses cinq volumes, l'histoire complète et illustrée du sport dans ces cinq dernières années ? Nous pouvons fournir ces collections au prix de 50 francs l'année 1898, extrêmement rare, et 15 francs chacune des quatre autres années.*

Pour ceux qui préfèrent des paiements espacés, nous offrons notre combinaison de collection payable en 12 mois, dont on trouvera les conditions dans nos pages d'annonces.

Enfin, pour nos lecteurs et abonnés qui ont conservé leurs numéros, nous tenons à leur disposition d'élégants cartons relieurs bleus, lettres d'or, au prix de 4 francs (franco 4 fr. 85), qui leur permettront de relier eux-mêmes leurs 52 numéros.

✤

Les numéros 31, 33, 35, 38, 40, 41, 44, 45. 58, 109, 116, 126, 134, 143 de la *Vie au Grand Air* sont à peu près épuisés.

Nous sommes acheteurs de ces numéros au prix de 50 centimes l'exemplaire.

✤

NOTRE SALLE D'EXPOSITION

Nous rappelons à nos lecteurs que nous avons ouvert au 9, avenue de l'Opéra, au rez-de-chaussée, une *Salle d'Exposition*, que nous les engageons instamment à visiter :

Ils y trouveront :

Les gravures de la *Vie au Grand Air*, de *Femina* et de *Musica* ; les livres pratiques concernant le sport ; les cartons relieurs pour nos trois revues et les collections reliées de nos trois publications ; de nombreuses séries de cartes postales les plus curieuses, les plus intéressantes et les plus nouvelles.

Ils pourront y déposer leurs demandes d'abonnement et prendre connaissance des nombreuses primes sportives ou féminines offertes aux abonnés.

Entrée libre pour nos abonnés et lecteurs.

✤

Si vous voulez vous tenir au courant de ce qui se dit, de ce qui se fait dans tous les sports, lisez chaque jour l'*Auto-Vélo*.

✤

Toutes les Femmes élégantes lisent

Femina

Revue idéale de la Femme et de la Jeune Fille.

Envoi franco d'un numéro contre 60 centimes.

LES ÉDITEURS.

Les Rois du Turf en 1902

* * *

II. — COURSES PLATES (1)

*Les courses plates ont certainement une importance beaucoup plus grande au point de vue de l'élevage chevalin que les courses d'obstacles ; cependant, nous avons donné la première place au sport qualifié d'*illégitime, *bien qu'il soit aussi légitime que l'autre, parce que, d'abord, nous sommes en saison hivernale des courses d'obstacles avec les meetings de Marseille et de Nice, et que, d'autre part, le nombre des épreuves d'obstacles dépasse légèrement celui des épreuves de plat ; le même fait s'est déjà produit en 1901 : il y a eu en effet 1.635 épreuves d'obstacles contre 1.537 de plat.*

***Kizil-Kourgan*, j. al., 3 ans, par Omnium II et Kasbah ; propriétaire et éleveur, M. de St-Alary ; entraîneur, G. Milton ; jockey, W. Pratt.**

Kizil-Kourgan, gagnante du Grand Prix de Paris, arrive 1re en tête de la liste des chevaux gagnants en courses plates en 1902 avec une somme de 602.725 francs (Kizil-Kourgan est montée par W. Pratt, qui n'arrive que 22e sur la liste des jockeys gagnants avec 12 victoires, parmi lesquelles les deux Poules d'Essai, le Prix de Diane, le Prix Lupin et le Grand Prix de Paris).

trop tôt ; la première année, ses quatre premiers produits : Basse-Terre, Cuenavara, Kizil-Kourgan et Luisant, n'avaient rapporté que 3.375 fr. La qualité tout à fait supérieure des produits du fils d'Upas doivent encore rendre sa perte prématurée plus sensible au sympathique éleveur qu'est le propriétaire du haras de Saint-Pair-du-Mont : M. E. de Saint-Alary. Les produits de Le Sancy, en 1900, n'avaient rapporté que 661.175 fr. Près de 100.000 fr. séparent les trois propriétaires qui suivent M. de Saint-Alary sur la liste des propriétaires gagnants en courses plates en 1902. M. Caillault, le second, a touché 707.691 fr. ; M. de Brémond, 505.935 fr. ; M. Camille Blanc, 415.816 fr. ; puis viennent le vicomte d'Harcourt, avec 389.906 fr. ; MM. A. Abeille, 360.524 fr. ; le baron de Schickler, premier en 1900, 279.066 fr. ; M. Ed. Blanc, premier en

(1) Voir le numéro 226.

John-William Reiff, 1er jockey en 1902 de l'écurie Caillault, 1er de la liste des jockeys gagnants en 1902 avec 116 victoires.

Nous n'avons dans la région parisienne que deux hippodromes exclusivement réservés aux courses plates : l'hippodrome de Longchamp et celui de Maisons-Laffitte ; à Saint-Cloud, la très belle piste de La Fouilleuse voit tantôt des trotteurs, tantôt des galopeurs ; quant à la piste du plateau de Gravelle, plus à proximité de Joinville-le-Pont que de Vincennes, et à la piste de Colombes, les Sociétés du Demi-sang et du Sport de France y donnent des réunions mixtes ; enfin, on peut comprendre parmi les hippodromes de notre région celui de Chantilly, et à la rigueur ceux de Compiègne, Rambouillet et Fontainebleau, que fréquentent les sportsmen parisiens. Dans cette rapide revue du turf en 1902, nous comprendrons également les grands meetings normands, vichyssois et niçois.

Tandis que la saison dernière — en 1901 — le propriétaire arrivant en tête de la liste des propriétaires gagnants en plat, M. Ed. Blanc, avait récolté une somme totale de 581.016 fr. et que les produits de son étalon The Bard avaient rapporté 676.599 fr., cette année, le grand vainqueur, M. E. de Saint-Alary, a touché en prix la somme rondelette de 804.499 fr. et les produits de son étalon Omnium II, par Upas et Bluette (par Wellingtonia) 759.991 fr. C'était la seconde année de la production de ce merveilleux étalon mort

M. de St Alary.

M. E. de St-Alary le jour du Grand Prix de Vichy, et son entraîneur G. Milton et le jeune jockey A. Childs.

M. E. de St-Alary, propriétaire du haras de St-Pair-du-Mont, arrive, en 1902, 1er des propriétaires gagnants en courses plates avec 804.499 francs et 1er des éleveurs gagnants avec 537.000 francs.

Au pesage de Longchamp.

Le prince d'Arenberg, président du comité de la Société d'Encouragement et le Vte d'Harcourt, vice-président recevant S. M. le roi des Belges, un fidèle habitué de nos réunions sportives.

1901, 267.456 fr.; M.W.K. Vanderbilt, 265.696 fr., le milliardaire américain occupait le 17e rang en 1901; M. P. Aumont, 448.929 fr.; M. D. Guestier, dont les couleurs brillent principalement sur les hippodromes du Midi, 210.551 fr.; le comte de Ganay, mieux placé l'an dernier, il arrivait 7e, 209,912 fr.; le comte de Fels, 209.043 fr.; M. F. Charron, 185.451 fr.; le baron de Rothschild, 185.345 fr.; le baron de Nexon, 156.267 fr.; M. D. Dorian, 151.191 fr., grâce à la victoire de Red Cedar dans le Grand Prix de Vichy; M. J. Lieux, qui a singulièrement perdu des rangs — il était 4e en 1901 — 146.747 fr.; MM. Ephrussi, 146.630fr.; le baron Foy, 143.165 fr.; le duc de Grammont, 124.901 fr.; Oppenheim, 120.291 f.; E. Veil-Picard, 108.892 fr.; marquis de Tracy, 102.427 fr.; soit vingt-quatre propriétaires dont les chevaux ont gagné plus de 100.000 francs en épreuves publiques; l'an dernier — en 1901 — ils étaient vingt-huit dans ce cas, et M. det Saint-Alary, premier en 1902, n'occupait que le 35e rang.

Parmi les éleveurs, c'est encore M. de Saint-Alary qui arrive en tête avec une avance formidable, 37.000 fr. contre 15.000 fr. au second qui est M. Camille Blanc, le troisième est le comte Le Marois 10.000 fr. M. Ed. Blanc, premier en 1901, n'occupe que le 4e rang avec 6.000 fr. Déjà, la saison précédente, trois éleveurs avaient dépassé 20.000 fr.: M. Ed. Blanc, 22.000 fr.; M. de Saint-Phalle, 21.000 fr.; M. Abeille, 13.000 fr. M. de Saint-Phalle se classe en 1902 douzième avec 5.200 fr., et M. Abeille ne figure pas sur la liste des 62 éleveurs ayant gagné au moins 100 francs.

M Caillault sous les arbres du pesage de Longchamp

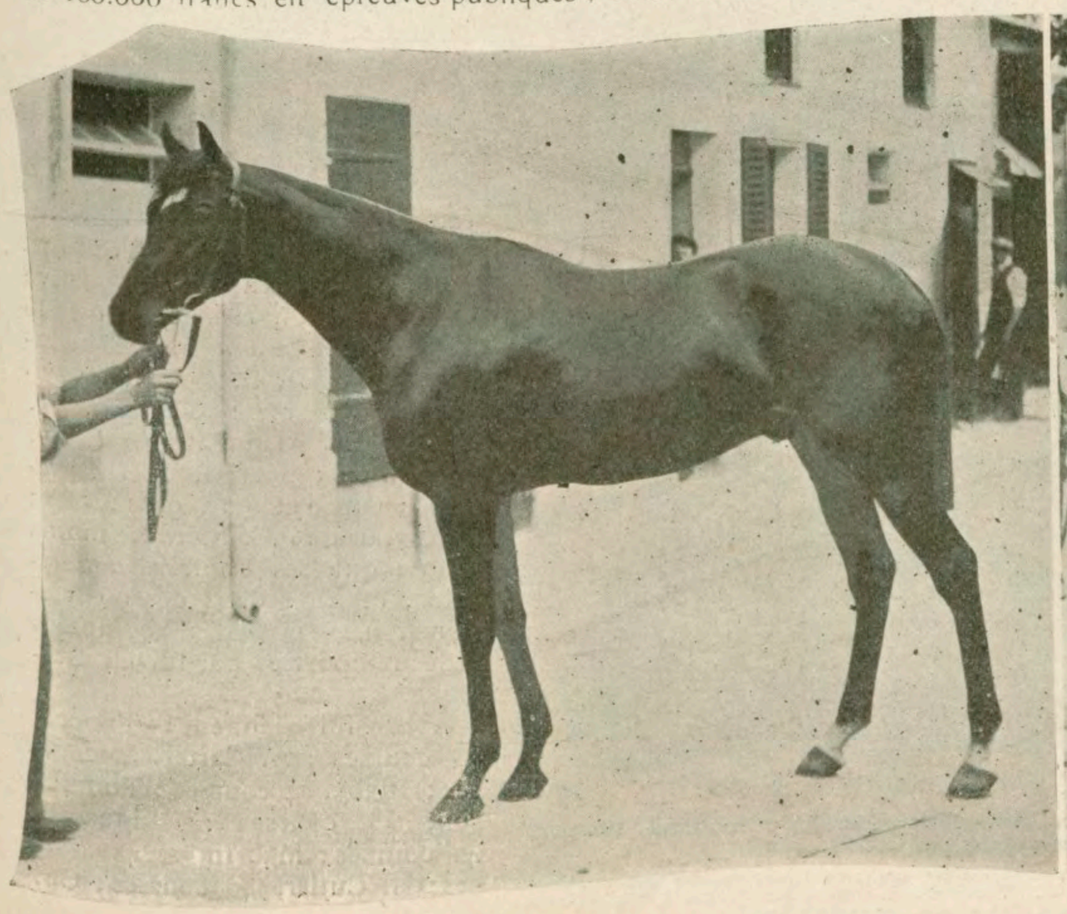
M. Caillault, qui possède un haras en association avec le Cte de Pourtalès, est en 1902, le 2e de la liste des propriétaires gagnants en courses plates avec 707 091 francs et le 20e des éleveurs avec 1.500 francs.

M. Henry.

Milton Henry 1er jockey de l'écurie Rothschild, 2e de la liste des jockeys gagnants en 1902 avec 97 victoires. Aux courses de Vichy avec W. Webb l'entraîneur du Bon de Schikler

Quant aux étalons, j'ai dit qu'Omnium II tenait la tête; il arrive bon premier, dépassant de plus de la moitié le second: ses produits ont en effet gagné 759.991 fr. — Omnium II fut le premier des chevaux gagnants en 1895 avec près de 700.000 fr. — et ceux de Dauphin, second de la liste, 364.230 fr. En 1901, l'écart était moins sensible. The Bard venait en première ligne avec 676.599 fr.; puis Saint-Damien, 537.632 fr.; puis War-Dame, 367.243 fr.; puis Le Sancy, 260.925 fr. — Le Sancy était premier en 1900 avec 661.175 fr. — puis Childwick, 249 683 fr. En 1902, Childwick occupe la troisième place avec 352.537 fr. Après lui viennent: Le Hardy, 350.050 fr.; Gulliver, 334.037 fr.; Chalet, 262.987 fr.; Le Sancy, 261.815 fr.; Simonian, 255.187 fr.; Lutin, 242.739 fr.; Saint-Damien 223.258 fr.; Son o'Mine, 217.986 fr.; Le Sagittaire, 203.290 francs.

Douze étalons suivent avec plus de 100000 fr.



Retz, ch. b, 3 ans, par Le Hardy et Betrouw. Propriétaire et éleveur, M. Camille Blanc; entraîneur, E. Flatman senior.

Retz, gagnant du Prix du Jockey-Club, arrive second de la liste des chevaux gagnants en courses plates en 1902, avec une somme totale de 346.212 francs.

(Cliché Dubosq.) ***La Camargo*, j. b., 4 ans, par Childwick et Belle et Bonne. Propriétaire, M. Abeille; entraîneur, Lavis.**

La Camargo, gagnante du Prix du Conseil municipal, arrive 3e de la liste des chevaux gagnants en courses plates en 1902, avec une somme totale de 319.775 francs.

de prix. J'ajouterai que, dans la liste des étalons gagnants en Angleterre, un certain nombre d'étalons appartiennent à des propriétaires français ou font la monte en France; il serait donc juste d'ajouter les sommes gagnées en Angleterre à celles gagnées en France. Parmi eux : Childwick, 167.800 fr. ; Clairon, 17.425 fr.; Rueil, 14.550 fr.; The Bard, 12.875 fr. — ses produits n'ont gagné en France que 47.105 fr.— Le Sancy, 3.472 fr.; Krakatoa, 2.500 fr., etc.

C'est une jument fille d'Omnium II et de Kasbah, Kizil Kourgan, à M. de Saint-Alary, entraînée à Chantilly par Milton, et qui fut, lors de toutes ses belles victoires, montée par W. Pratt, qui a le plus rapporté en 1902 : 602.725 fr.; et cependant elle n'a point couru beaucoup. Mais ses victoires comptent : suivant une progression admirable, elle a enlevé la Poule d'Essai des Pouliches, le Prix de Diane, le Prix Lupin, et enfin le Grand Prix de Paris. Dira-t-on, pour qualifier l'année sportive 1902, l'année de Kizil Kourgan, comme on a dit l'année de Stuart, de Frontin, de Little-Duck ou du Sancy ? Non, peut-être; car la défaite de la fille d'Omnium II à Maisons-Laffitte, par La Loreley et Jolly Girl, a laissé une mauvaise impression. C'est encore un poulain, Retz, par Le Hardy et Betrouw, à M. Camille Blanc, qui occupe le second rang, animal brillant et courageux, mais qu'on a fait inutilement battre par des animaux qui ne le valaient certainement pas, sur 1100 mètres au Bois et sur 1400 à Chantilly. Je n'ai jamais compris, du reste, pourquoi M. Camille Blanc avait fait courir Retz sur ces distances qui ne lui conviennent nullement. C'est une jument, et une jument de 4 ans, La Camargo, qui vient immédiatement après Retz avec 319.775 fr. de gains; dès sa première campagne, La Camargo avait affirmé sa très haute qualité par ses victoires dans le Critérium international et le Prix de la Forêt; à 3 ans, elle enlève la Poule d'Essai, le Prix de Diane et le Prix Vermeille; si elle avait été engagée dans le Grand Prix, elle aurait certainement été à l'arrivée ; enfin, cette année, elle a brillamment couronné sa carrière par sa victoire dans le Prix du Conseil municipal. J'ajouterai que La Camargo est la première jument qui ait gagné cette grande épreuve, et elle l'a fait dans des conditions de poids où d'autres célébrités avaient échoué.

En quatrième ligne, vient Maximum, par Chalet et Urgence, à M. J. de Brémond, avec 225.175 fr.: les belles victoires de ce poulain, de beaucoup de cœur et de beaucoup de fond, ont dû réjouir ce sportsman avisé qu'est M. de Brémond; Maximum, réclamé par lui pour 15.000 fr., n'avait-il pas passé deux fois au jeu des enchères, acheté d'abord dans un lot de yearlings du haras de Lonray, 19.000 fr , par le baron Leonino, puis 2.825 fr. en vente publique par M. Hirschfeld ?

Après Maximum, viennent Red Cedar à M. D. Dorian, gagnant du Grand Prix de Vichy, 148.466 fr.; puis Mireille, 111.150 fr.; Exema, 110.700 fr.; Fer, 101.475 fr. Soit huit chevaux ayant gagné plus de 100.000 fr.

Georges Stern, 1er jockey en 1902 de l'écurie Ed. Blanc, 3e de la liste des jockeys gagnants en 1902, avec 90 montes G. Stern était 1er de cette liste en 1901 et en 1900 avec 91 victoires

M. J. de Brémond.

M. J. de Brémond aux courses de Longchamp.

M. J. de Brémond ne figure pas sur la liste des éleveurs ; il se contente d'être propriétaire d'une écurie souvent heureuse : il est, en 1902, 3e de la liste des propriétaires gagnants avec 505.935 francs.

M. C. Blanc.

M. Camille Blanc aux courses de Cnantilly.

M. Camille Blanc, propriétaire du haras de Jouenval, arrive en 1902, 4e de la liste des propriétaires gagnants en courses plates avec 415.816 francs et second des éleveurs avec 150.00 francs.

Aux courses de Deauville. Le baron de Schickler, son entraîneur, W. Webb et le jockey M. Henry.

Le baron de Schickler, propriétaire du merveilleux haras de Martinvast, est arrivé plusieurs fois en tête des propriétaires et des éleveurs gagnants en courses plates : cette année, il n'occupe que le 6e rang des propriétaires avec 279.000 francs et le 11e des éleveurs avec 3.000 francs.

***Maximum*, ch. b., 3 ans, par Chalet et Urgence. Propriétaire, M. J. de Brémond; éleveur, le comte Le Marois; entraîneur, R. Count.**

Maximum, gagnant du Grand Prix de Deauville, acheté yearling par le baron Leonino, 19.000 fr., à 2 ans, par M. Hirschfeld en vente publique, 2.825 fr., fut réclamé pour 15.000 fr. par M. J. de Brémond, après sa victoire dans le Prix de Nexon (29 septembre 1901) ; il est le 4e des chevaux gagnants en courses plates en 1902, avec 225.175 francs.

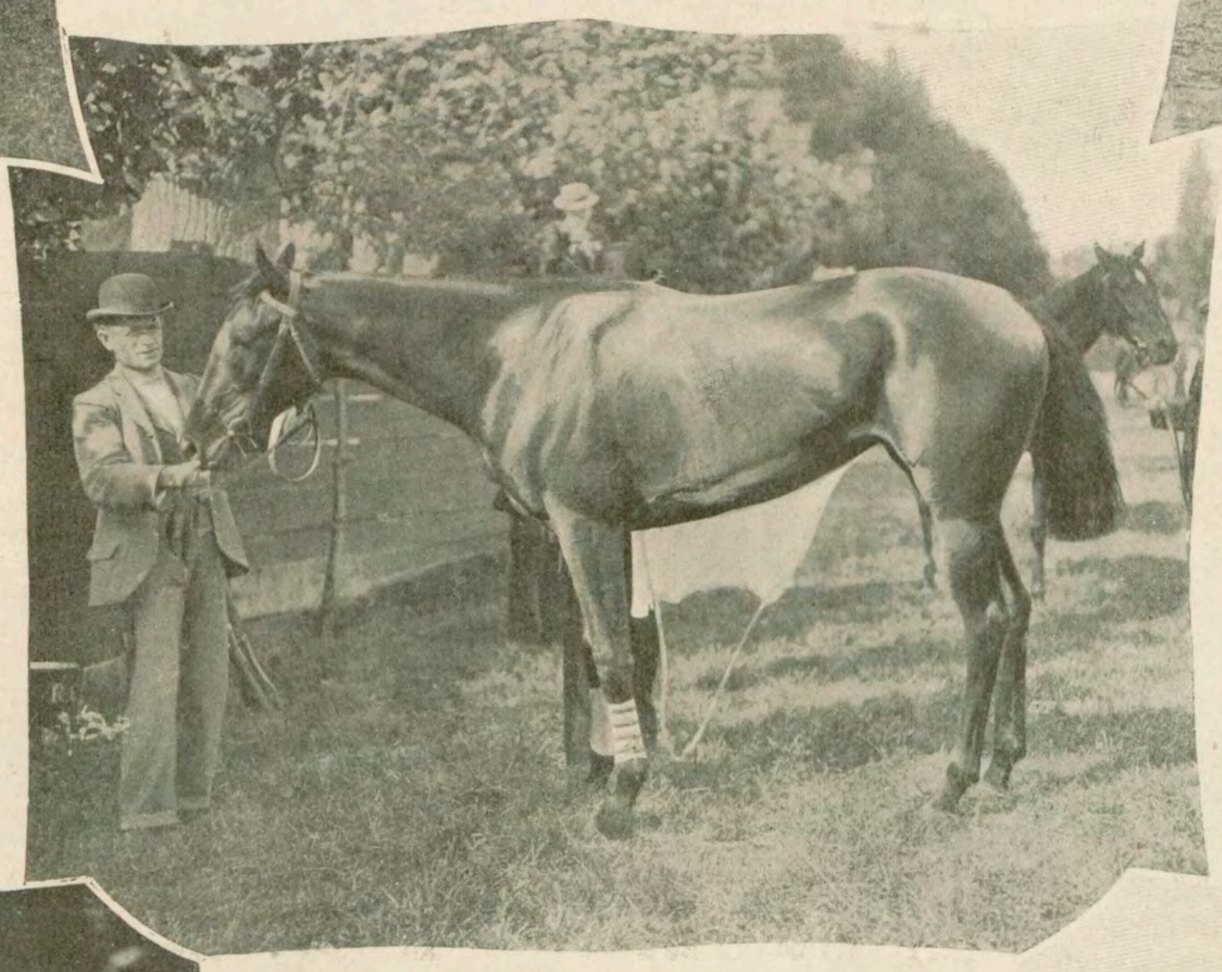
Après les chevaux, revenons aux hommes, à ceux qui les ont fait triompher : 14 jockeys ont gagné au moins 20 courses. J. Reiff tient la tête avec 116 montes gagnantes; sa moyenne est de une course sur quatre. Nous avons retrouvé cette moyenne dans les courses d'obstacles; ceux qui ont suivi de près la campagne sportive de 1902 ont dû remarquer que le jeune Américain a monté beaucoup. En 1901, G. Stern avait gagné 110 courses; en 1900, 91. Après Reiff viennent M. Henry, 97 courses; puis G. Stern, premier en 1900 et 1901, 90 courses; il est vrai que G. Stern a moins monté que ses confrères américains, et que, dans ces 90 victoires, ne sont pas comptées celles remportées par lui en Belgique.

Après lui viennent : Thorpe, 78 courses ; A. Carter, 65 courses ; Rigby, 54 courses ; Thompson, 43 courses ; Bridgland, 42 courses; Mac Intyre, 41 courses; H. Cutler, 40 courses; Ch.

B n Foy.

Le baron Foy, ex æquo avec M. Michel Stern, a remporté en 1902 9 victoires en courses plates. Faisons remarquer que le baron Foy entraîne lui-même ses chevaux.

un peu vulgaire. Trois gentlemen ont gagné chacun 9 épreuves en plat : M. Stern, qui s'est si malheureusement tué dans un steeple à Évreux ; le baron Foy, qui entraîne lui-même ses chevaux, et M. Crossouard, qui monte surtout en province. M. Charron, bien qu'il se produisît souvent sur le turf, en gentleman et en jockey, n'a gagné que deux épreuves ; c'est peu, surtout pour l'élève de Sloan, qui estime, que nul ne connaît aussi bien le cheval que lui et que nul ne sait aussi bien entraîner ou monter un cheval de courses !



***Mireille*, j, b., 2 ans, par Vesuvian et Midnight Sun. Propriétaire, M. Caillault ; entraîneur, R. Carter junior.**

Mireille retirée à 2.300 fr. dans une vente de yearlings à Deauville, arrive 6e de la liste des chevaux gagnants en courses plates en 1902, avec 111.150 fr.

La Société d'Encouragement a accusé un chiffre de recettes, pour ses 28 réunions de 1902 à Longchamp, de 1.978.781 fr. ; les huit journées de Chantilly ont produit 315.252 fr., soit un total de 2.311.033 fr. ; elle a offert en prix, tant à Paris qu'à Chantilly, 2.627.000 fr. ; la province a reçu 684.000 fr. L'ensemble des sommes données est de 3.311.000 f. Le chiffre d'affaires au pari mutuel s'est élevé à 63.015.460 fr.

On a constaté au pesage de Longchamp 4.600 entrées hommes et 20.932 dames. Les tribunes à 5 francs ont reçu 65.501 visiteurs et 46.255 piétons sont passés par les tourniquets de la pelouse. 10.314 sportsmen ont franchi les grilles de l'enceinte réservée de Chantilly, et seulement 4.548 spectatrices. Les entrées sur la pelouse de cet hippodrome ont été de 64.624. Le nombre total des personnes ayant assisté aux 36 réunions de la Société d'Encouragement est 757.774. 1.317 chevaux ont pris part aux différentes épreuves disputées au Bois de Boulogne, et 471 à Chantilly, soit un total de 1.788 chevaux ayant couru en 1902.

A Maisons-Laffitte, on a compté 27 réunions, et 2.220 chevaux se sont présentés pour disputer les 222 épreuves des programmes ; il est entré au pesage 30.941 personnes, et sur la pelouse 169.615. Chiffres d'affaires au pari mutuel : pesage, 16.509.120 fr. ; pelouse, 17 mil-048.325 fr. Ensemble, 33 millions 557.445 fr.

En courses plates, la Société sportive d'Encouragement a distribué 1.423.000 fr. de prix, 310.500 fr. de subventions aux départements, et 64.000 fr. de primes aux éleveurs.

Au champ de courses de Saint-Cloud, il est entré au pesage de cet hippodrome 13.685 turfistes hommes et 5.421 dames, 207.067 piétons sur la pelouse.

1.565 chevaux ont disputé les diverses épreuves de plat à Saint-Cloud, et la Société a distribué à Saint-Cloud 750.000 f., à Caen (septembre) 4.000 fr., et à Cabourg (2 journées) 22.000 fr., soit un total de 776.000 fr.

Il ne nous reste plus qu'à souhaiter à la saison 1903, un succès égal à celui de la saison 1902 et un soleil plus favorable.

FRANC-PICARD.

(Cliché Dubosq.)

M. Michel Stern, 1er de la liste des gentlemen gagnants en courses plates en 1902 avec 9 victoires. M. M. Stern s'est tué malheureusement aux courses d'Evreux à la fin de l'été dernier.

Lavis.

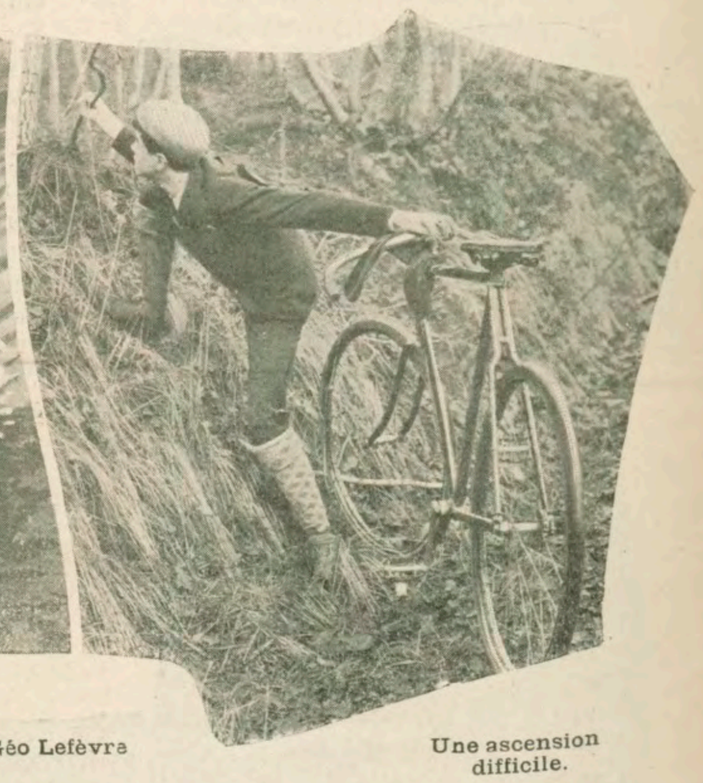
Au pesage de Longchamp après le Prix du Conseil municipal

Lavis, entraîneur de La Camargo à M. Abeille.

***Exéma*, ch. al., 3 ans, par Gulliver et Yale Song. Propriétaire et éleveur le Vte d'Harcourt ; entraîneur, F. Cunington.**

Exéma, qui n'avait point d'engagement dans les grandes épreuves classiques, après six victoires consécutives s'est fait battre dans le Grand Prix de Deauville par Maximum ; il arrive 7e de la liste des chevaux gagnants en 1902 avec 110.700 fr.
(Exéma est monté par Thorpe, 4e de la liste des jockeys gagnants avec 78 victoires.)

Les traceurs de piste : MM. Guillemare, Géo Lefèvre et de Baeder.



Une ascension difficile.

LE CROSS CYCLO-PÉDESTRE

Supposez un cycliste qui ait, en temps de guerre par exemple, l'obligation de ne pas se contenter des grandes routes, de rouler ou de trotter à travers des terres labourées, de se faufiler dans des sous-bois, de franchir des fossés ou des obstacles de toute nature, et vous saurez ce qu'est au juste le principe du cross cyclo-pédestre.

*Rarement idée fut plus heureuse que celle de ce genre d'épreuves. C'est l'U. V. F. qui eut l'honneur de la trouver, et l'*Auto-Vélo *celui de la lancer définitivement.*

L'autre dimanche, notre confrère faisait en effet courir un cross cyclo-pédestre qui, bien lancé et doté de nombreux prix, avait réuni un nombre considérable d'engagements.

Si le nombre des partants ne dépassa pas la centaine, la faute en fut seulement aux pluies torrentielles tombées les jours précédents, et qui firent reculer nombre d'inscrits, peu soucieux d'aller rouler à bicyclette, en plein mois de janvier, dans des bois transformés en marécages.

L'épreuve, disputée à Ville-d'Avray, a cependant obtenu un gros succès, grâce à son pittoresque.

La piste avait été tracée comme le sont celles des cross-countrys ordinaires — notre photographie l'indique — par trois membres du Stade Français, MM. Guillemare, de Baeder et le signataire de ces lignes, au moyen de papiers serpentins de couleur voyante, répandus à profusion sur les 12 kilomètres du parcours.

Et le matin, aux premières lueurs du jour, alors que nous trottions par des allées cavalières transformées en canaux boueux, dans les sous-bois parfois impénétrables, sur un tapis de feuilles mortes que les pluies avaient changé en véritable patinoire, nous nous lamentions presque sur le sort des infortunés qui, quelques heures plus tard, devraient lutter sur un terrain aussi affreux.

Lorsque, le jeudi précédent, nous avions arrêté le tracé de la piste, nous avions soigneusement cherché à équilibrer les chances des spécialistes de la course à pied et celles des concurrents plus particulièrement cyclistes.

Une descente non loin des étangs chers à Corot.

Les deux vainqueurs : Enrico, 1er du classement général, et Dhers, 1er des Tout Petits.

Et voilà que les déluges célestes allaient handicaper ces derniers, qui certainement ne pourraient guère se servir de leur machine.

Ah bien oui! nous nous trompions étrangement, et nous n'avions pas assez confiance dans les ressources invraisemblables de la bicyclette. Les photographies qui illustrent cet article montrent suffisamment quelles difficultés avaient à vaincre les concurrents. Or, la presque totalité des partants ont fait les trois quarts du parcours en roulant! Le vrai n'est pas toujours vraisemblable.

Le peloton des partants comprenait un lot très mélangé, puisque l'épreuve était largement ouverte à tous venants. On y remarquait des pédestrians amateurs et professionnels, des cyclistes de toutes sortes, et jusqu'aux champions de la piste tels que Brécy, Gentil et Millo.

Le départ se donnait sur la route de Paris à Versailles, 800 mètres environ avant la fameuse côte de Picardie, à la hauteur du restaurant du « Père Auto-Vélo ».

Un raidillon que tous les concurrents ont dû monter à pied.

De suite, ce fut un démarrage fou sur cette route détrempée, glissante, couverte d'immenses flaques d'eau jaunâtre. Naturellement, les spécialistes de la bicyclette prenaient la tête. Ils devaient la garder.

Au bout de la côte, Brécy et Millo étaient bons premiers. La piste tournait à droite pour s'enfoncer sous des taillis peu épais, ils sautaient le trottoir sans descendre, et hop! fuyaient à travers les arbres et les futaies, poursuivis par toute la meute de leurs rivaux. Des coupes de bois, des fossés ne semblaient pas les gêner, et bientôt, le peloton s'engageait dans une allée cavalière.

Ah! cette allée! 10 centimètres d'eau sur 20 centimètres de boue gluante!

Les concurrents essayaient bien de rouler, mais après quelques plongeons peu agréables, ils se résignaient à sauter à terre, à l'eau, devrais-je plutôt dire, et flac, flac, flac, ils partaient au grand trot en s'éclaboussant les uns les autres, glissant à chaque pas sur ce terrain fuyant.

Mais cette première boucle se termine bientôt, la piste sautant à nouveau la route de Versailles, juste au bas de la côte de Picardie, pour filer sur Chaville.

En plein taillis.

La piste passait parfois à travers des fourrés d'où les cyclistes avaient grand mal à retirer leurs machines.

Tout d'abord un sous-bois, puis des sentiers. Et les bicyclettes roulent toujours, franchissant les branches d'arbres, patinant sur les feuilles luisantes. Un tournant, et un raidillon de 100 mètres avec une différence de niveau de 35 mètres se dresse soudain.

Les audacieux tentent de le gravir sur leur machine, mais, malgré leur élan, ils sont vaincus au bout de quelques coups de pédale. Et, faisant trois pas pour en redescendre deux, ils escaladent ce véritable mur, poussant, traînant ou portant leur machine.

En haut, les petits papiers indicateurs de la piste fuient à nouveau par des allées cavalières, presque impraticables pour des piétons tant elles sont détrempées.

Et laissant un sillage derrière elles, enfoncées dans la boue jusqu'au pédalier, les bicyclettes roulent quand même.

Un tournant. Patatras! Brécy dérape, dégringole, se relève... et constate que sa roue d'avant est lamentablement voilée.

Lentement, en tournant peu à peu, la piste descend vers les étangs de Ville-d'Avray.

Et là, Millo, emporté par son élan, vient s'enfoncer dans une haie vive, si doucement qu'il lui faut deux minutes pour dégager sa bicyclette. Pendant ce temps, les amateurs Enrico et Seigneur se sauvent, contournent les étangs; mais après être passés derrière chez Cabassud pour revenir ensuite par la grande route jusqu'au point de départ, ils voient cet enragé de Millo les rejoindre et s'enfoncer à nouveau avec eux dans les sous-bois, vers Marnes.

C'est alors une course désordonnée. Tantôt galopant à travers les buissons, tantôt fonçant à bicyclette au plus épais des futaies — encore une fois, voyez les photographies, — ils font cette dernière boucle, dérapant, tombant, sautant à nouveau en selle.

Et soudain, la piste s'infléchit à nouveau vers la grande route qui aura été le centre stratégique de l'épreuve, et dégringole à travers les arbres et les fourrés jusque chez Cabassud. En moins de 300 mètres, il y a une différence de niveau de 80 mètres! une paille!

La lutte se fait maintenant acharnée. Seigneur, à pied, bondit, s'accroche d'arbre en arbre. Enrico et Millo s'entêtent à rester en selle et font des prodiges d'acrobatie.

Le premier, Seigneur, tombe sur la route; Enrico le suit à quelques mètres. Mais le pauvre Millo tombe une dernière fois et achève la descente... sur son séant. Dès lors, il est battu.

Dans un dernier effort, les deux autres s'empoignent. Et comme à la fin d'une course de vitesse Enrico, couvert de boue, méconnaissable, bat Seigneur de quelques longueurs à peine.

Les deux premiers avaient couvert les 12 kilomètres en 42 minutes. C'est absolument fantastique. Les vaincus, eux aussi, avaient fait des prouesses; tel Gentil, qui accomplit les 10 derniers kilomètres avec sa selle cassée, et posée à même sur le cadre!

A tous les points de vue, cette épreuve cyclo-pédestre méritait le succès qu'elle a obtenu, et surtout parce qu'elle a été une nouvelle preuve que la bicyclette passe partout.

GÉO LEFÈVRE.

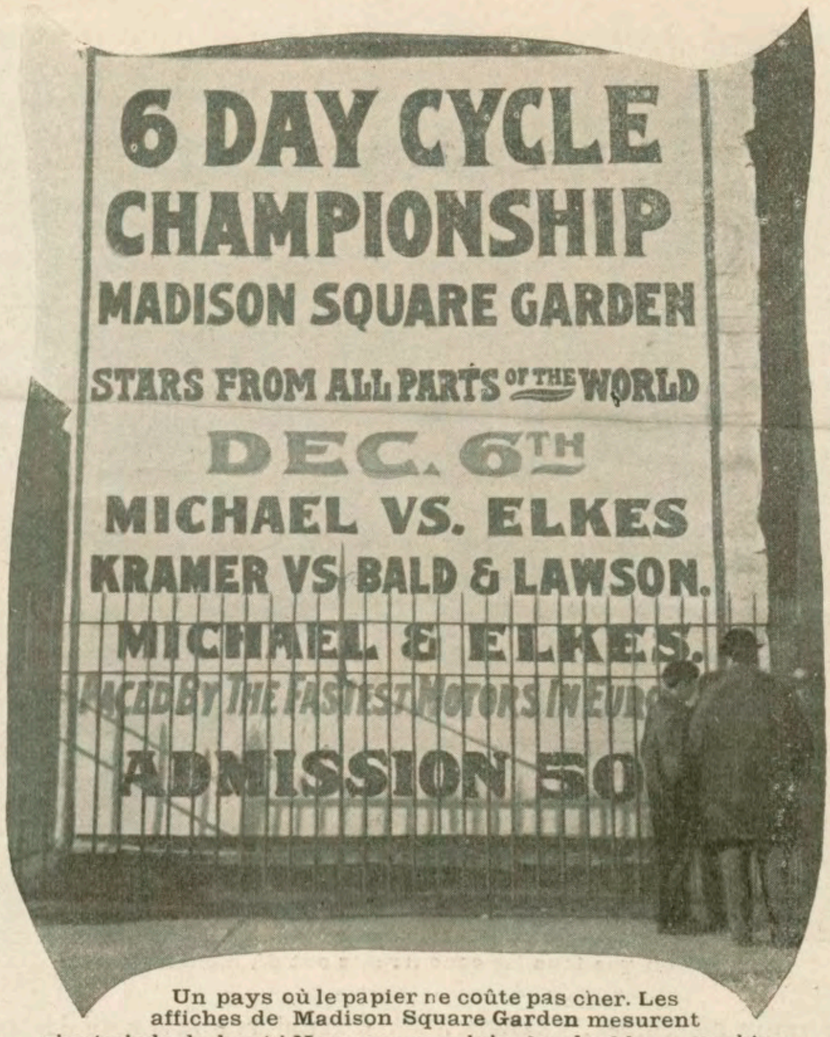
Autour des "Six Jours" de New-York

Notre collaborateur Robert Coquelle, de retour de New-York, où il est allé assister à la course de six jours, nous a rapporté quelques intéressants documents que nous lui laissons le soin de présenter à nos lecteurs. Ils y trouveront les portraits des leaders de la grande épreuve avec lesquels ils feront plus ample connaissance, à Paris même, au cours de la saison qui va bientôt s'ouvrir. On sait, en effet, que nous aurons cette année une véritable invasion d'Américains, comparable à celle de 1896. Le sport cycliste n'est pas encore en décadence, tant s'en faut!

CETTE année encore, la course des six jours de Madison Square Garden à New-York a eu le don d'intéresser les sportsmen des deux continents. Et elle les intéressait d'autant plus que dix coureurs européens recrutés en France, en Belgique, en Suisse, en Autriche et en Allemagne, avaient fait la traversée de l'Océan pour aller s'aligner contre les champions américains engagés au nombre de vingt-deux par les fameux managers new-yorkais MM. Powers et Kennedy.

Les coureurs européens, contrairement à ce qui se passait les années précédentes, furent engagés très tard dans la saison. Ils quittèrent Paris deux semaines seulement avant le départ de la formidable épreuve. L'équipe était composée de : Gougoltz, Dorflinger (Suisses), Kaeser (Allemand), Heller (Autrichien), Lootens (Belge), Barraquin, Petit-Breton, Darragon, Buisson, Bruni (Français). De tous ces gaillards, Gougoltz, qui avait fait ses preuves en 1900, Kaeser et Petit-Breton, qui ont toujours fait montre d'énergie dans les courses de longue haleine, paraissaient les seuls qualifiés pour défendre avec quelque chance les couleurs du vieux continent. Les autres n'étaient que comparses et devaient fatalement s'en rapporter au hasard pour se bien classer.

La malchance voulut que, après une traversée des plus mouvementées, nos coureurs trouvassent à New-York une température plus que sibérienne. Le thermomètre marquait régulièrement 8 ou 10 degrés au-dessous de zéro. La neige aussi s'était mise de la fête et recouvrait de toute sa blanche mantille les pistes environnant New-York. La piste de Madison Square n'étant construite que la veille de la course, nos compatriotes restèrent donc les bras croisés, blottis dans un petit hôtel de Manhattan-Beach, absolument incapables de faire le moindre travail sur route comme sur piste. La neige atteignait, à certains endroits, deux ou trois pieds de hauteur.



Un pays où le papier ne coûte pas cher. Les affiches de Madison Square Garden mesurent vingt pieds de haut ! Nous sommes loin des doubles colombiers parisiens.

Les coureurs européens ont trouvé New-York sous la neige. Les routes des environs ne leur permirent aucune sortie.

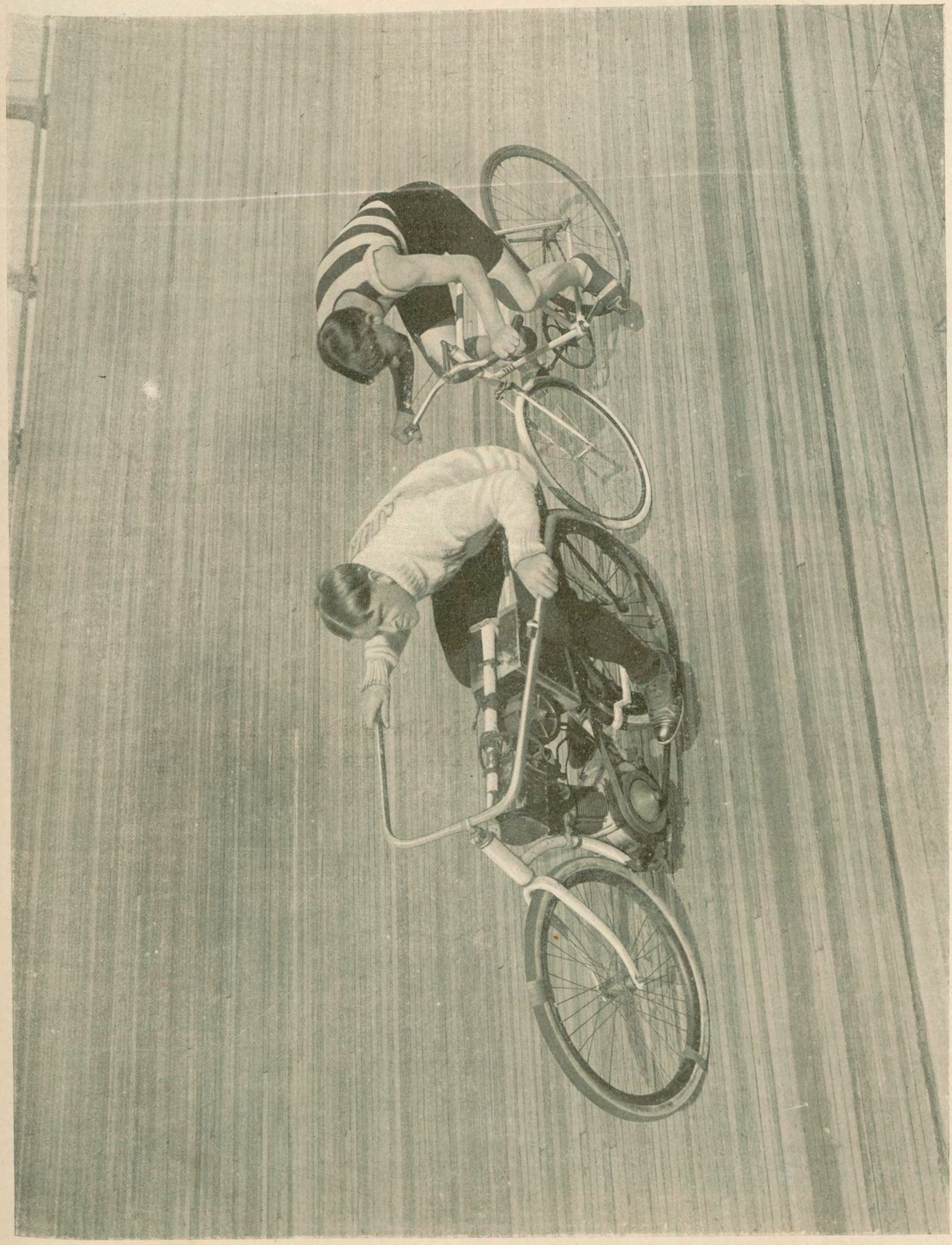
Le square de Madison. Dans le fond, le clocher du vélodrome. — L'épaisse couche de neige n'empêchait pas les sportsmen américains de se rendre chaque jour aux "six jours"

Avant d'arriver à New-York, le Belge Lootens demande au coiffeur du bord de l'" américaniser ", c'est-à-dire de lui raser les moustaches. Gougoltz, lui, ne veut plus rien savoir.

Les coureurs américains, au contraire, s'étaient tous rendus dans le Sud, sur la piste d'Atlanta, où ils jouissaient d'un climat comparable à celui de Nice Vous jugez de la différence de préparation des deux équipes. D'un côté les Européens avec, dans les jambes, quelques séances de saut à la corde, et, de l'autre, l'imposante phalange américaine absolument prête et composée de spécialistes, tels que Mac Farland, Leander, Otto Maya, Butler, Stinson, Moran, Elkes, tous habitués des courses de six jours. L'un d'eux, Otto Maya, en a bien couru une quinzaine depuis qu'il a entrepris le métier.

La piste de Madison Square, montée comme d'habitude la veille de la course, est du même dessin que celle de Buffalo à Paris. Même régularité dans les virages et surface identiquement pareille, c'est-à dire faite de lattes de bois posées dans le sens de la longueur. En Amérique, le plancher tend du reste à détrôner complètement le ciment. L'expérience a prouvé que le bois était incontestablement plus vite que n'importe quel autre produit. De plus, les chutes sont bien moins douloureuses sur le plancher que sur le ciment. N'en avons-nous pas eu nous-mêmes un exemple cette année en Europe. Les chutes de Huret, Linton, Breton, Elkes, pour ne citer que les principales, ont eu des conséquences bien plus terribles que celles arrivées sur le bois. Se rappelle-t-on la formidable cabriole du petit Anglais Tommy Hall s'affalant derrière sa motocyclette, à la vitesse de 83 kilomètres à l'heure, et se relevant sans aucune égratignure ?. Et pourtant sa tête avait porté ?. Qu'eût-ce été si pareil contact se fût produit avec une surface plus dure ?

Pour en revenir à la petite piste new-yorkaise, nous avons déjà dit, les années précédentes, avec quelle rapidité on la monte. Ce travail qui, en France, exigerait quelques jours, est expédié là-bas en l'espace d'une nuit. Au lieu de cinquante charpentiers que nous emploierions à Paris, les Américains en mettent carrément deux et trois cents. Si bien que si vous quittez Madison Square Garden le jeudi soir à 6 heures, au moment où il y a encore sous l'immense hall quelques centaines de chevaux ayant participé au concours hippique annuel, vous pouvez revenir le lendemain à 10 heures et voir des coureurs cyclistes et des motocyclettes rouler à toute allure sur une piste qui n'existait pas la veille. Étant donné le temps épouvantable qu'il faisait le dimanche 7 décembre, le départ de la course étant de plus donné à minuit passé, vous pourriez croire qu'il n'y avait pas foule pour assister au début de la course. Loin de vous cette pensée. Dans les rues couvertes de verglas, on circulait avec difficulté. Cela du reste a duré ainsi toute la semaine. Seuls quelques rares traîneaux et les tramways électriques pouvaient vous amener au Madison Square, situé en plein centre de New-York, comme.



UNE EXHIBITION PENDANT LA COURSE DES SIX JOURS.

Joe Nelson, entraîné par une motocyclette, faisait chaque jour une apparition à Madison. — Pendant ce temps, les coureurs des six jours roulaient sur le plancher que l'on voit au premier plan.

George Leander, de Chicago, vainqueur de la course de six jours. Leander courra à Paris au printemps prochain.

par exemple les Tuileries à Paris. N'empêche que quelques heures avant l'ouverture des portes des milliers de personnes, tassées comme des sardines, attendaient stoïquement sous les rafales de neige le moment où leur tour serait venu de passer aux tourniquets.

Ainsi qu'on peut le voir par l'affiche que nous reproduisons, le prix d'admission est de 50 cents, ce qui fait 2 fr. 50 en monnaie française. Pour ce prix plutôt coquet, vous avez juste le droit de pénétrer dans Madison. Mais, par exemple, de ne rien voir. Pour apercevoir les coureurs, il vous faut passer ce nouveau à la caisse et payer des suppléments variant entre 50 cents et deux dollars (2 fr. 50 et 10 francs). L'affluence était énorme le premier soir. Les organisateurs avaient, comme d'habitude, fait une publicité monstre autour de leur épreuve. D'immenses placards attiraient l'œil du passant et lui annonçaient, à lui, sevré depuis quelques mois de spectacles cyclistes, que les coureurs américains qui venaient de se couvrir de gloire en Europe, les Elkes, les Bala, les Michael allaient, indépendamment des coureurs des six jours accourus des cinq parties du monde (*sic*), apparaître sur le plancher de Madison Square, derrière les moteurs les plus vites qu'on ait construits dans l'ancien continent. A noter que les affiches sont composées en anglais, en français, en italien, en allemand, selon les quartiers où elles doivent être placardées, ce qui fait que tous les étrangers habitant New-York, ou s'y trouvant de passage, ne peuvent ignorer que certains de leurs compatriotes vont s'aligner dans la grande épreuve et tourner pendant six jours et six nuits.

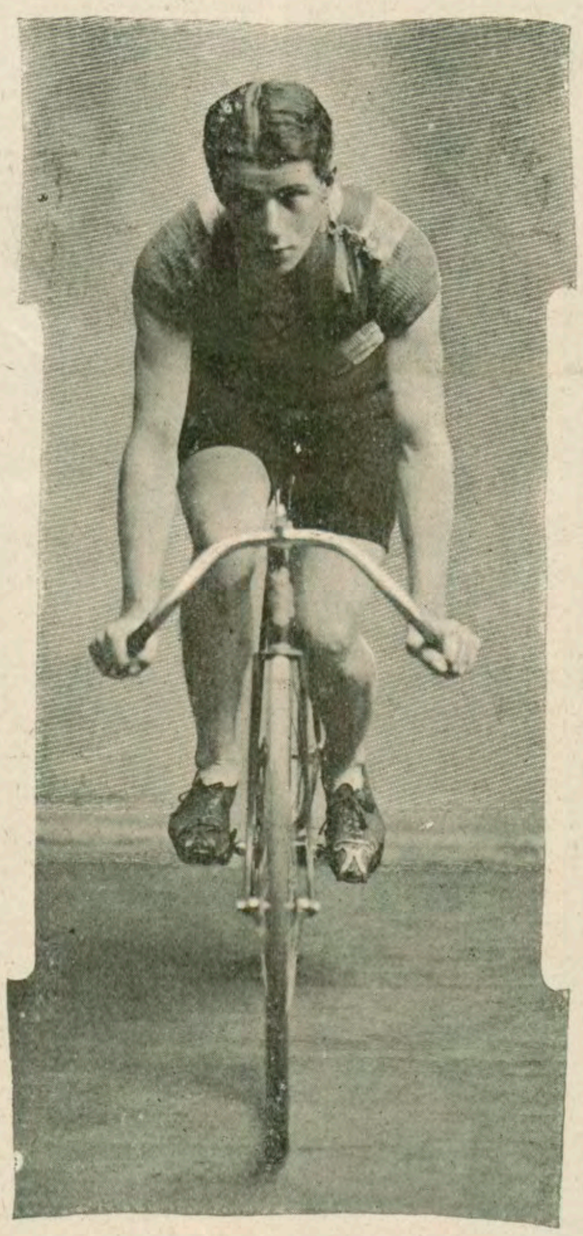
Vous jugez alors de l'intérêt qui s'attache à la course. Des paris s'engagent. Des discussions éclatent. Au quartier italien, on s'empoigne. Bref, c'est, à l'ouverture des portes dans la nuit du départ, une poussée indescriptible. L'immense amphithéâtre est plein à craquer. Quinze mille personnes sont là, haletantes d'apercevoir les acteurs du drame qui va bientôt commencer.

A minuit sonnant, car on sait que tout spectacle est interdit dans la journée du dimanche, les coureurs font leur entrée dans l'arène. On leur remet des drapeaux aux couleurs de leur pays et, deux par deux, les coureurs défilent, présentés au public par la voix claironnante du speaker. La *Marseillaise*, la *Brabançonne*, le *Wacht am Rhein*, le *Yankee Doddle*, le *God save the king* éclatent successivement au grand enthousiasme de l'assistance. Le starter s'avance alors. Cette année, l'emploi était rempli par un sénateur, Tim Sullivan. Il n'y a que ces satanés Américains pour nous en sortir de semblables. Voyez-vous chez nous ce bon M. Béranger donnant le départ d'une course à Buffalo, tout en rappelant aux coureurs les principaux articles du règlement ! Non, moi, je ne le vois pas...

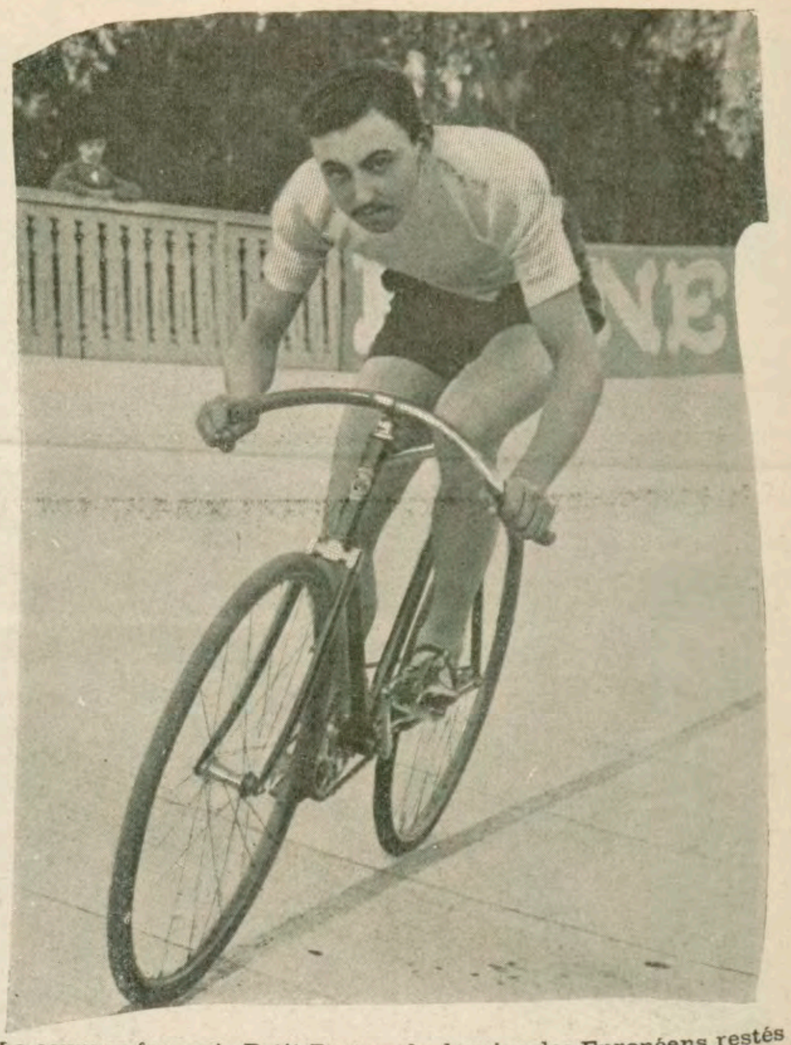
Ils sont partis ! L'homme le plus vite de chaque team a fait le départ. La première heure a été menée à un train d'enfer, tellement vite qu'un homme comme Elkes, qui a pourtant un cœur sans pareil, a été lâché à la suite d'un démarrage splendide de Petit-Breton. Les échappages se succèdent du reste toute la nuit. Au cours de cette première bataille, quelques morts déjà. Tout d'abord un nègre du plus beau noir, Woody Hedspath, dont c'est le début devant le grand public, mais qui a eu l'insigne honneur d'établir quelques semaines auparavant le record de l'heure sans entraîneurs, s'effondre dans une loge et se casse une clavicule. Puis ce sont nos défenseurs qui abandonnent : Bruni, Lootens, Buisson, Barraquin. Au bout de huit heures, il ne nous reste plus que trois équipes sur cinq. Deux sont encore dans le groupe de tête : Kaeser-Gougoltz et Breton-Darragon. La troisième, Heller-Dorflinger, suit à deux ou trois tours.

Mais le public n'a pas encore bougé. C'est à peine si quelques centaines de personnes sont parties en hâte faire un brin de toilette avant d'aller au bureau et à l'atelier. La grande majorité ira directement de Madison au « business », voulant, le plus longtemps qu'il lui est possible, assister à cette randonnée insensée qui la tient comme hypnotisée, depuis le départ.

Dans la journée, le public est clairsemé, c'est l'heure des affaires. Mais à partir de



Jacobson, second des « six jours », Il ne fut battu que d'une roue par Leander après un emballage de plusieurs tours.



Le coureur français Petit-Breton, le dernier des Européens restés dans la course. Petit-Breton a fait grande impression de l'autre côté de l'eau.

cinq heures, de nouveau on s'achemine vers la piste en s'arrachant les éditions spéciales des journaux relatant les dernières phases de la course. A 8 heures du soir, Madison est encore une fois plein d'une foule enthousiaste. Pour couper la monotonie des six jours, car il est compréhensible qu'il ne peut y avoir des démarrages toutes les minutes, on fait alors courir des épreuves d'amateurs ; des professionnels disputent des matches organisés au pied levé, les « étoiles » genre Kramer, Michael, Elkes, Bala, Nelson, font des exhibitions avec ou sans moteur. Pendant ces intermèdes, la course de six jours est suspendue, c'est-à-dire qu'il n'est permis à aucun des concurrents de s'échapper ; ce serait trop facile.

Non, très gentiment, et aussi, il faut bien le dire, avec une certaine satisfaction, nos coureurs continuent tout doucement leur « travail » sur une bande de plancher absolument plate qui sépare la piste du public. A l'extérieur, Nelson roule à 70 kilomètres à l'heure, tandis qu'à l'intérieur les Mac Farland, Gougoltz, Leander, Nat Butler et autres font bien du 3 à l'heure, encouragés au passage par leurs partisans acharnés. On crie : « Allez, Mac ! » « Bravo, Gou-gou ! » « Bonjour, Nat », etc., etc. Pendant les six jours, ces cris s'entendront à n'importe quelle heure du jour et de la nuit.

Le second jour, de nouveaux vides se sont produits. Kaeser est tombé dans une loge, et si malheureusement qu'il s'est fracturé une côte. L'énergique « Bouledogue » a dû quitter la course, entraînant de ce fait l'abandon de son équipier Gougoltz. Puis, la troisième nuit, c'est le tour de Darragon, qui, peu habitué à semblable effort, déclare qu'il en a assez et laisse en plan son équipier Breton, qui, lui, aurait certainement fini la course dans un bon rang. En même temps c'est ce brave Heller qui, pleurant comme un gosse depuis vingt-quatre heures, parce qu'il a peur de perdre à ce petit jeu de « grimpeur » ses belles jambes de sprinter, descend pour ne plus remonter. Et l'aube du troisième jour se lève sans qu'il nous reste dans la course le plus petit défenseur.

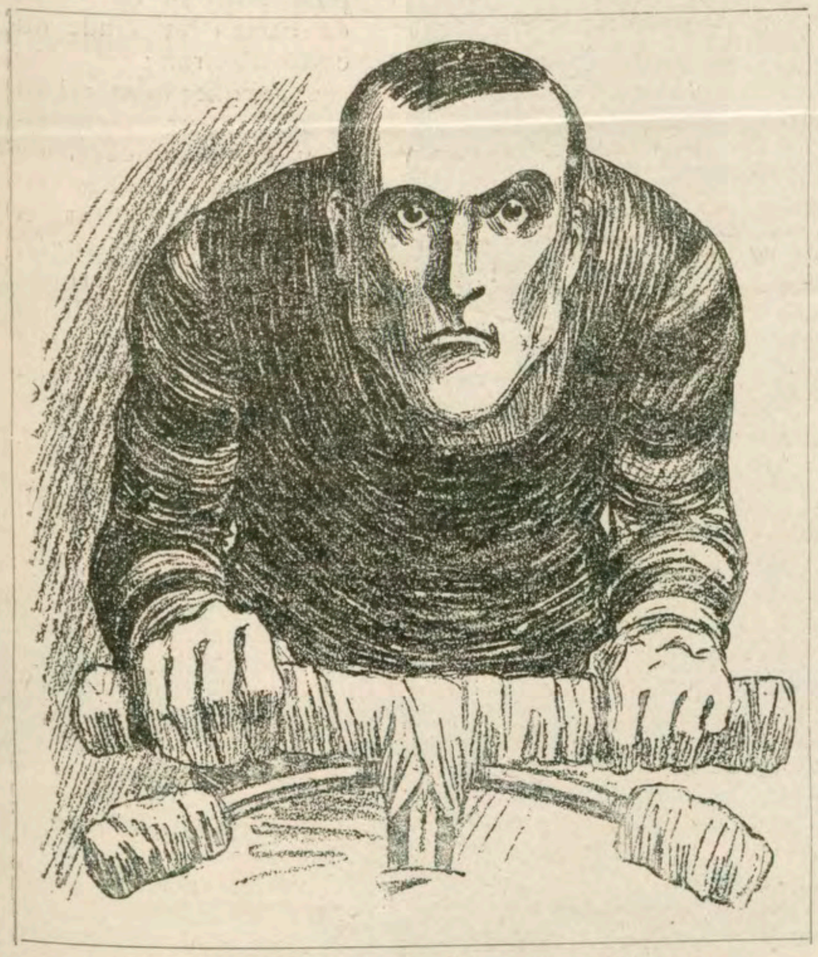
L'abandon des Européens, annoncé par les journaux, fait grand bruit dans New-York. On pourrait craindre que ce coup de théâtre va faire du tort à l'épreuve et enlever une grande partie de la recette prévue pour les derniers jours. Il n'en est rien. Plus on approche de la fin, plus l'enthousiasme grandit, plus les places sont chères, plus la galerie est nombreuse. A partir du jeudi soir, on ne rentre plus dans Madison à moins d'un dollar. Les billets de faveur sont totalement supprimés et les tourniquets enregistrent des recettes fabuleuses.

Si un Leander ou un Mac Farland ne se charge pas de tenir en éveil l'attention des spectateurs en multipliant ses démarrages, d'autres numéros sont là qui intéressent également celui qui a payé. Le truc de Canary, par exemple, qui est disposé sur la pelouse et qui constitue la dernière création du roi des « trick-riders ».

Canary a trouvé un nouveau numéro qui n'est pas sans causer une certaine sensation aux gens qui le voient pour la première fois. Figurez-vous une piste aérienne,

dans le genre de celle que nous vîmes à l'Olympia, placée à 15 ou 20 mètres du sol. Canary y accède avec sa bicyclette par une plate-forme en spirale. Après avoir gravi ce chemin tire-bouchonnant, Canary arrive sur la piste qui a bien un diamètre de 5 mètres, pas plus, et commence à faire l'écureuil, comme Lesna et Garin l'ont fait l'an dernier dans différents cirques de province.

Après une vingtaine de tours, durant lesquels il a maintes fois lâché le guidon et brandi l'inévitable drapeau américain, Canary sort brusquement à l'extérieur de son vélodrome miniature et, abordant un escalier qui n'a pas moins de quatre-vingt-quinze marches, il regagne le sol avec la rapidité que vous devinez.



Mac Farland pendant la course (caricature d'un journal américain).

Les Londoniens auront en Europe la primeur de ce numéro, car Canary a dû s'embarquer cette semaine à destination de Londres. Le verrons-nous à Paris? C'est peu probable, car son exhibition exige plutôt du terrain, et je ne vois pas chez nous un cirque ou un music-hall qui puisse se payer semblable attraction. C'est bien dommage !

Samedi soir, dernier jour de la course ! Deux équipes restent seules en tête, Leander-Krebs et Newkirk-Jacobson. Les dernières heures sont assez monotones. Il y a encore pas mal d'essais de lâchage, mais aucun ne réussit. Les concurrents et leurs soigneurs sont trop bien sur leurs gardes et, d'autre part, même ceux qui sont fatigués ont retrouvé cette force factice des dernières heures. Bref, aucun changement ne se produit.

Cinq minutes avant la fin, ainsi que les concurrents en avaient été avertis, on fait descendre tout le monde, sauf les deux coureurs des équipes de tête : Leander et Jacobson. Une fois le temps entièrement écoulé et le coup de pistolet final tiré, on a affiché « 10 tours à faire », exactement comme pour une course d'un mille. Je renonce à vous dépeindre l'anxiété des deux hommes qui jouaient une si grosse partie, et aussi celle des vingt mille personnes qui suivaient des yeux leurs moindres mouvements.

Cinq tours avant la fin, Jacobson, en tête, accélérait l'allure avec Leander sur sa roue. Avec deux tours à faire, celui-ci passait et partait à fond jusqu'au bout ; en vain Jacobson tentait de le remonter. Après une lutte désespérée il succombait d'une roue à peine. Une roue après six jours !

Voici le classement de la course, ainsi que les prix revenant aux lauréats :

1. Leander-Floyd Krebs, 3.986 kil. 285 m. : 1.500 dollars (7.500 fr.).
2. Newkirk-Jacobson, à une roue : 1.000 dollars (5.000 fr.).
3. Mac Farland-Maya, à un tour : 750 dollars (3.750 fr.).
4. Bedell frères, à un tour et deux longueurs : 500 dollars (2.500 fr.).
5. Stinson-Moran, à un tour et trois longueurs : 350 dollars (1.750 fr.).

L'hôtel sportif de Manhattan-Beach, rendez-vous des cyclistes et des jockeys. C'est précisément dans cet hôtel que Major-Taylor était, il y a quelques dix ans, employé comme... plongeur.

6. Root-Galwin, à deux tours : 250 dollars (1.250 fr.)
7. Keegan-Paterson, à deux tours et deux longueurs : 150 dollars (750 fr.).
8. Barclay-Frantz Krebs, à cinq tours : 100 dollars (500 fr.).

L'an dernier, la distance couverte par les vainqueurs (Walthour-Mac Eachern) avait été de 4.111 kilomètres, et le record a été établi par Miller-Waller en 1899 avec 4.398 kilomètres.

Voici maintenant la liste des gagnants de la course de six jours depuis sa fondation, qui remonte à 1896 :

Épreuve individuelle.

1896. Hale : 3.073 kil.
1897. Miller : 3.368 kil.
1898. Miller : 3.229 kil.

Épreuve par équipe.

1899. Miller-Waller : 4.398 kil.
1900. Elkes-Mac Farland : 4.205 kil.
1901. Walthour-Mac Eachern : 4.111 kil,
1902. Leander-Krebs : 3.986 kil.

Sauf en 1896, alors qu'elle revint à un Anglais, la course a donc toujours été gagnée par des Américains.

Des chiffres officiels que m'ont aimablement communiqués MM. Powers et Kennedy, il résulte que la course de cette année leur a vu battre le record de la recette.

Les six jours ont en effet donné au total 375.000 francs, alors que l'année dernière on avait fait 290.000 francs. Plutôt coquet comme chiffre, n'est-il pas vrai ? Heureux organisateurs et combien, chez nous, s'en contenteraient pour leur arrivée.

De tout ce qui précède, on peut conclure que, quoi qu'en aient dit certains la vogue des courses de six jours est loin d'être perdue en Amérique. L'absence même des équipes européennes pour les combats des derniers jours et pour la lutte finale n'a diminué en rien l'enthousiasme des spectateurs et l'empressement des bons Yankees à se presser, nuit comme jour, autour des balustrades de la minuscule piste.

Faut-il en déduire que chez nous de semblables épreuves auraient des chances de succès? Loin de là.

Il faut le dire, le caractère américain est bien différent du nôtre. L'idéal aux États-Unis est de faire *plus grand* que partout ailleurs. Leur ambition, c'est d'avoir le « plus grand » navire, le « plus grand » arbre, le « plus grand » journal, etc., et ils poussent cette recherche jusque dans les détails les moins importants de la vie sociale. Aller voir la « plus grande » course de bicyclettes leur semble donc un devoir.

Chez nous, au contraire, une course de six jours n'aurait pas plus de chances de succès qu'un drame d'Alexandre Dumas joué en trois soirées, comme aux beaux temps du Boulevard du Crime.

ROBERT COQUELLE.

Pendant la course.

Joé Nelson annonçant à son ami Bedell qu'il va prochainement partir pour Paris.

L'Aviron en Hiver

Les rameurs sont gens courageux. L'hiver ne parvient pas à les arrêter, et si le sport sommeille, le tourisme ne s'endort jamais. Tous les dimanches, en Seine comme en Marne, on peut voir les yoles d'entraînement sortir sur les flots que gonfle la crue.

Un dimanche au Rowing-Club.
La sortie du garage d'une yole de mer à huit.

TANDIS que le ciel s'estompe de brume, que la neige met sur toutes choses sa ouate humide, la rivière, charriant parfois des glaçons, semble un large ruban de moire, terne et jaunâtre.

Ce coin si animé, si bruyant sous le gai soleil, est maintenant calme et silencieux. Seuls, de rares péniches, quelques remorqueurs, troublent pour un instant cette paix.

Seuls, ai-je dit? Je me trompe, car des « vloufs ! » cadencés révèlent la présence sur l'eau d'une embarcation maniée à l'aviron. Machinalement, le passant regarde et voit, non sans stupéfaction, une équipe, montant une yole relativement légère, dont les rameurs, bras et jambes nus, « tirent » avec entrain sous l'œil de l'entraîneur qui, debout à la barre, tire-veilles en mains, crie à tue-tête : « Baissez les mains le trois ! » ou « Le quatre, vous attaquez en sifflet ; laissez retomber franchement l'aviron dans l'eau à l'attaque », et encore : « Ensemble ! soignez le petit coup d'avant ! » puis « Stop ! »

La descente sur le ponton.

Attention ! les

Ces leçons hivernales sont absolument indispensables aux jeunes rameurs, et je crois que la longue balade qui semble prévaloir actuellement, bien qu'utile et même nécessaire, ne portera pas tous les fruits qu'on semble en attendre si l'on en continue l'usage dans les mêmes conditions. Je m'explique.

A mon sens, l'éducation d'un débutant devrait comprendre trois phases :

1° La période de pure étude, comprenant la façon dont on doit sortir et rentrer un bateau, la manière de border un aviron et de reconnaître si l'attaque de cet aviron est bonne ou défectueuse, puis position du corps en bateau et étude du coup d'aviron ;

2° Fortifier le moral du jeune rameur en organisant des handicaps, de *petites* promenades en groupes, où anciens et jeunes seraient mélangés, afin que ces derniers prennent la cadence uniforme à la société et acquièrent la résistance ;

3° Après ces périodes préliminaires, formation en équipe et longues balades.

Que se passe-t-il actuellement ?

L'hiver est à peine commencé que des promenades s'organisent. C'est fort bien pour le senior et le junior qui ont déjà une ou deux années d'aviron, encore que de se remettre un peu à l'étude ne pourrait que leur être profitable ; mais pour le débutant, c'est mauvais à tous les points de vue.

A peine dégrossi, le voilà dans le milieu ou dans le bout d'un huit. En partant, on s'est dit : il ira là ! Il faut y arriver. On a compté sans la défection d'un équipier, sans les écluses aux portages difficiles, bref on a perdu pas mal de temps. Notre débutant marche très bien tout d'abord, puis peu à peu il se tasse, il n'attaque plus avec les reins cambrés, il dégage dans l'eau, ce qui le fatigue outre mesure ; son corps sort du bateau, la coulisse part trop tôt et, malgré les observations d'un camarade plus aguerri, malgré son amour-propre, il salue l'arrivée à l'étape avec une joie, sans doute cachée, mais sûrement très vive. On ne l'y reprendra plus, et voilà peut-être une bonne recrue perdue pour l'aviron.

Ne commençons donc pas par la fin. Apprenons d'abord aux jeunes à ramer, à être à l'aise dans un bateau ; alors seulement la balade pourra avoir d'heureux résultats.

EDMOND MAGNEZ.

Sur l'avant, partout ! et un peu d'ensemble !

« Le Match Racing-Stade »

Le match final de la coupe de l'Olympique s'est disputé le dimanche 4 janvier au Parc des Princes, entre les équipes du Racing-Club de France et du Stade Français. Très attendu et très commenté, tant comme partie intéressante que comme premier critérium pour les futures luttes du championnat de France, il s'est terminé par la victoire du Stade, battant le Racing par 6 points (2 essais) à 0. Nous regrettons de ne pouvoir apporter ici aux lecteurs de la Vie au Grand Air *que quelques échos de cette belle compétition, à laquelle seule une pluie presque continue enleva une partie de son intérêt.*

Gilliard (arbitre), Lefebvre (av.), F. Mouronval (3/4), G. Beaurain (3/4), Blanchard (av.), Gaudermen (av.), Hémard (av.), d'Harcourt (av.), P. Poirrier (av.), Mouronval (3/4), Muir (av. cap.), H. Amard (1/2), S. Cagninacci (3/4), Sarlie (ar.), Rousseau (av.), Galichon (1/2).

L'équipe du Stade Français, gagnante de la Coupe de l'Olympique.

Deux mots seulement sur le match Racing-Stade! Le premier, pour remercier l'U. S. F. S. A. de la mauvaise grâce charmante qu'elle apporte à faciliter la mission des photographes de la *Vie au Grand Air*, en les empêchant, par le ministère de membres très aimables, mais trop consciencieux, d'approcher assez près pour pouvoir prendre d'intéressantes photographies. Qu'elle nous permette de lui rappeler ici que la *Vie au Grand Air* est le seul journal spécial qui s'attache à diffuser chaque jour davantage l'idée sportive par le moyen de propagande à la fois le plus moderne et le plus frappant: la photographie. Les documents photographiques ne pouvant s'obtenir que dans certaines conditions de... bonne volonté, la *Vie au Grand Air* se verrait par la suite — si l'on persistait à rendre plus difficile encore une tâche déjà pleine de difficultés — obligée de refuser le concours de sa vaste publicité aux succès des grands matches de rugby.

J'arrive à la partie. Au Stade, le vainqueur, une très belle ligne d'avants, qui garde toujours le ballon, dribblant continuellement, ce qui me paraît une très bonne formule du jeu d'avants au rugby, mais par des coups de pieds un peu longs, qui ont permis plusieurs fois à Besançon, l'arrière du Racing, de dégager d'une manière excellente son camp trop souvent envahi.

Dans les mêlées, les avants stadistes poussent terriblement et toujours, surtout dans la deuxième mi-temps, la mêlée tourne. Les trois quarts n'ont rien à faire, l'arrière... très peu. Mais toujours les avants marchent avec un souffle admirable sachant toujours où il faut saisir le ballon, ce qu'ils font avec beaucoup de précision, et se forment très correctement pour les « tenus ».

Au Racing, les choses se passent de façon exactement contraire: les trois quarts voudraient bien travailler, mais ne peuvent pas ; la ligne d'avants est faible et, malgré les efforts des demis, qui se donnent beaucoup de mal autour des mêlées, le ballon ne passe jamais en seconde ligne, ne permettant pas au Racing de jouer le beau jeu ouvert qui séduisit le public français et le rallia au rugby. A de rares instants, on croit que les trois quarts vont passer. Levé, un nouveau de l'équipe, joueur de très petit poids, attrape à plusieurs reprises le ballon très adroitement, aussitôt tenu par les avants du Stade. Je remarque plusieurs passes du Racing, presque toutes en avant, indice certain que l'équipe n'a pas encore assez de travail pour qu'on puisse déjà préjuger de sa valeur.

En réalité, il y a déséquilibre dans des parties de ce genre.

Au Stade, on veut maintenir le principe du jeu de trois quarts et, m'a-t-on communiqué, on refuse de considérer la manière de jouer employée contre le Racing comme la vraie manière du Stade; d'autre part, il me paraît chimérique pour le Racing de tenter, par le seul jeu des trois-quarts, de remonter l'effort d'une ligne d'avants aussi puissante que celle du Stade. Il ne faut pas qu'une équipe se laisse aller à la tendance de se spécialiser, et de jouer « léger » ou « lourd », « ouvert » ou « fermé »; car, dans le cas où deux équipes aussi différentes seront opposées, il arrivera fatalement que, proportionnellement, l'équipe qui a négligé ses avants et soigné sa ligne de trois quarts sera moins avantagée que l'équipe qui s'est assuré une parfaite ligne d'avants.

André Foucault.

Mercadé (R.-C.). Reichel (R.-C.) Blanchard (S. F.). Darby (R.-C.). d'Harcourt (S. F). Binoche (R.-C). Chappus (R.-C.).
Muntz (R.-C.). Bernstein (R.-C). Blanchard (S. F.) Sarrade (R.-C.) Ertzbischoff (R.- C.)
Ruttefrord (R.-C.). Poulengeon (R.-C.).

Un tenu.

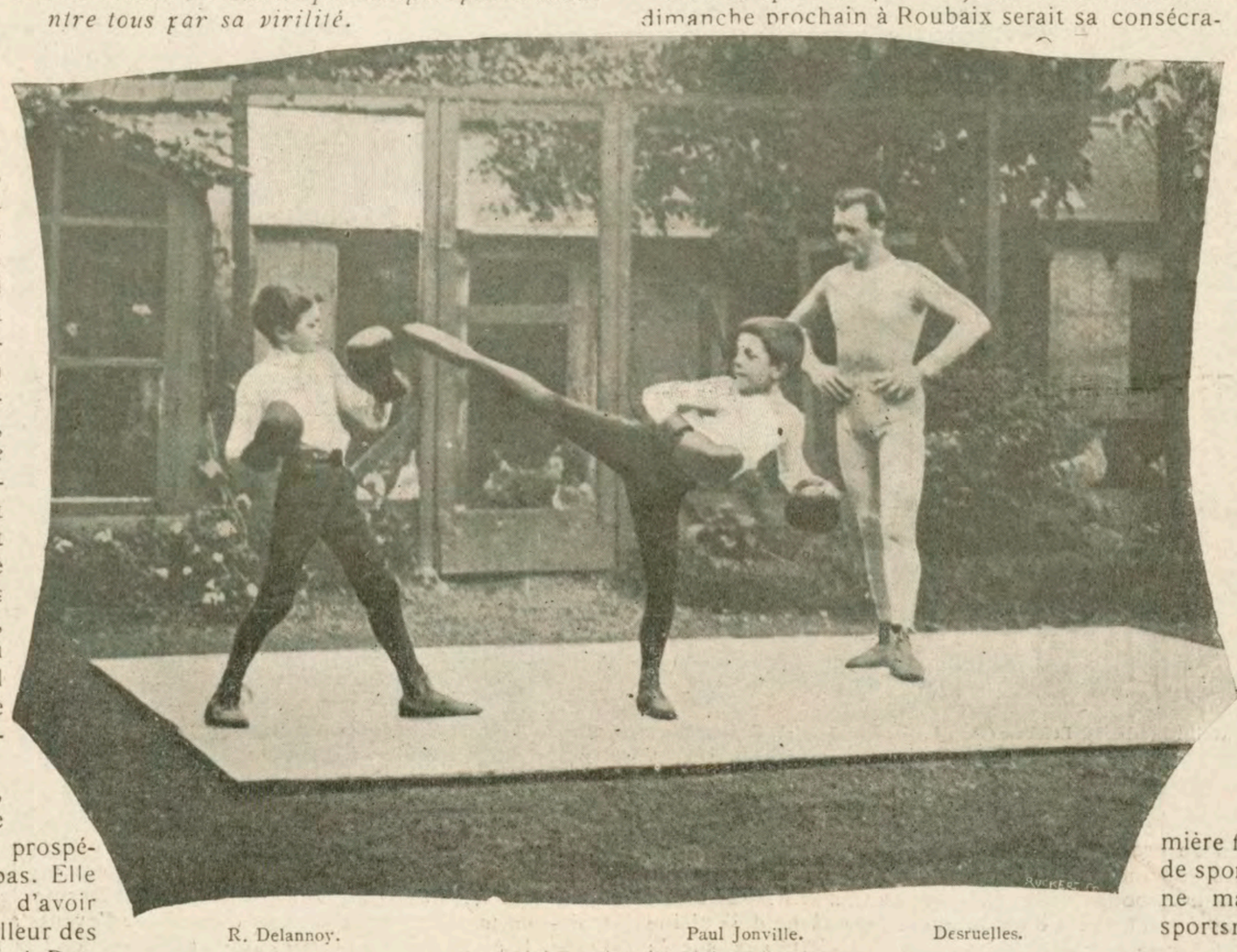
Un stadiste qui s'est emparé du ballon à la sortie d'une mêlée, fonce, poursuivi par les avants du Racing qui le mettent en tenu, tandis qu'à gauche, les demis s'apprêtent à venir à la rescousse.

LA BOXE A ROUBAIX

Jean Desruelles.
professeur de boxe
à Roubaix.

Au milieu de cet élan magnifique qui emporte en ce moment la jeune France vers les joies de l'athlétisme, le nord de la France se signale par un zèle particulièrement heureux. Nos lecteurs connaissent déjà les footballeurs de vremier ordre, les remarquables athlètes de tous genres qui s'y sont formés. Il nous est agréable de constater, à quelques semaines du premier championnat du monde de boxe, si heureusement patronné par le Vélo, *le succès obtenu à Roubaix par un sport passionnant entre tous par sa virilité.*

Hubert Desruelles
prévôt de son frère Jean.



R. Delannoy. Paul Jonville. Desruelles.

La boxe en plein air à Roubaix.

Il y a bientôt deux ans, Desruelles, l'excellent prévôt de Charlemont, ouvrait rue du Collège, à Roubaix, une salle qui attira bientôt le ban et l'arrière-ban des sportsmen de cette ville où l'on a le culte du muscle. Bientôt, une société s'y fonda, la *Boxe Française de Roubaix*, dont la composition du comité assurait le succès. Lisez plutôt ces noms : MM. René Vibaux, président ; Carlos Masurel et Paul Jonville, vice-présidents ; Henri Havenne, secrétaire ; Paul Six, trésorier ; A. Leriche et J. Desruelles, membres.

Avec de tels éléments, la nouvelle société ne pouvait que rapidement prospérer, et elle n'y manqua pas. Elle avait d'ailleurs l'heur d'avoir comme éducateur le meilleur des maîtres et le plus expert. A Desruelles, en effet, toutes les qualités du boxeur : jambes hautes et faciles, du tempérament et de l'entrain à revendre, un courage et une vaillance à toute épreuve, jointes à une extrême courtoisie. Fin et habile tireur, il possède l'art des esquives et en a introduit quelques-unes absolument stupéfiantes. Avec cela, plein d'imagination dans ses assauts, où il met une prodigieuse animation qui lui a valu une juste popularité dans le Nord.

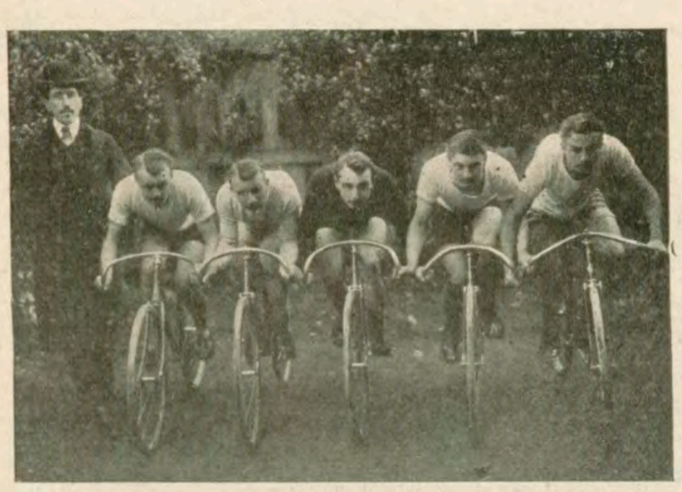
La fête sportive que le jeune maître donnera dimanche prochain à Roubaix serait sa consécration, s'il en avait besoin Assisté de son frère Hubert, il y fera une démonstration avec ses élèves Delannoy et Jonville. A cette intéressante manifestation athlétique, qu'a bien voulu présider M. Eugène Motte, le grand industriel, maire de la ville, et qui est donnée au bénéfice de la construction d'un nouvel hôpital, participeront les professeurs les plus renommés, les étoiles de la boxe, Charlemont, Casterès et Mainguet, les fines lames Catteau, Millet, Massin, etc. La musique municipale, la Grande Harmonie, a promis son concours et se fera entendre pour la première fois dans une manifestation de sport. Comme on le voit, rien ne manquera au plaisir des sportsmen roubaisiens.

F. Fos.

BLOC-NOTES

CYCLISME

LE RACING-CLUB BORDELAIS. — Il ne faudrait pas croire que tous les bons coureurs amateurs se trouvent à Paris. Il n'en est



L'ÉQUIPE DU RACING-CLUB BORDELAIS :
Lowal, Sanzeau, Passet, Loctot, Lavillette.

rien et nombre de clubs de province se font fort de mettre sur pied des équipes capables de battre les clubs parisiens.

Parmi ceux-ci, le Racing-Club Bordelais, dont nous représentons ci-dessus l'équipe gagnante du Challenge du Sud-Ouest.

ESCRIME

LA COUPE DE LA *VIE AU GRAND AIR*. — Sur la proposition de M. A. Ruzé, l'article III du règlement du challenge de la *Vie au Grand Air* est modifié ainsi qu'il suit :

Art. III. — Cette coupe est réservée : 1° aux amateurs justifiant qu'ils font partie de l'Académie d'Épée, ou d'une des sociétés suivantes : Société d'Escrime à l'Épée de Paris, Société d'Encouragement à l'Escrime, Société d'entraînement à l'Escrime et au Pistolet, le Contre de Quarte, l'Escrime Française, et *aux vainqueurs des poules de challenge de 1re catégorie et aux championnats régionaux organisés par l'U. S. F. S. A.*

La suite de l'article III sans changement.

FINANCE

EN AVANT !

C'est la hausse. Elle profite surtout, pour l'instant, à notre rente française, — qui a dépassé le pair, — aux fonds d'États étrangers, à nos grandes compagnies de chemins de fer, à nos principaux établissements de crédit. Bientôt, par extension, elle gagnera les valeurs industrielles et les mines d'or.

Les dispositions de la place étant excellentes, les disponibilités de capitaux (déjà si considérables) s'étant augmentées encore des nombreux coupons échéant ce mois-ci, il y a toutes raisons de croire que l'avance prise dans la plupart des compartiments de la cote sera non seulement maintenue, mais encore dépassée.

C'est là l'opinion qui predomine. On pense généralement, en outre, que les importantes opérations financières en préparation ne tarderont pas à voir le jour sur le marché où elles recevront l'accueil le plus favorable.

C. Levrai.

BILLARD

UN FORFAIT.

J'ai beaucoup parlé ici de l'entraînement auquel étaient obligés de s'astreindre les concurrents au championnat du monde. J'ai dit quel travail régulier, formidable, nécessitait la préparation à cette grande épreuve publique. L'événement prouve que mes appréciations n'avaient rien d'exagéré.

Le tournoi international ayant dû être retardé d'un mois et remis au 15 février par suite du retard apporté à la venue de Slosson, Gaston Gibelin, un des professeurs engagés et non des moins qualifiés, vient de déclarer forfait dans le « great tournament ». Il ne peut continuer pendant 40 jours encore le travail intensif auquel il se livrait depuis deux mois. De sa part, cette retraite ne peut passer pour une reculade, car Gibelin est un vaillant qui avait à cœur de réparer son échec de l'an dernier, et les merveilleuses moyennes qu'il atteignait en ces derniers temps prouvaient bien que sa prétention était légitime et bien fondée.

Les vrais amateurs regretteront certainement son absence du tournoi. Gibelin est le professeur classique par excellence ; il est doué de très grands moyens, possède un mécanisme parfait, fait l'effet rétrograde comme pas un joueur au monde, et n'aurait eu besoin, pour devenir un lutteur de grandes parties, que d'une habitude plus grande du public, du changement de milieu et aussi, peut-être, d'un peu plus de cette confiance en soi qui vous fait calme et solide en face d'un adversaire redoutable. Heureusement, Vignaux persiste dans son entraînement, et nous pouvons compter que, si son élève se retire, lui, du moins, le vieux maître, se présentera le 15 février prochain au Grand Hôtel.

Count Reddeer.

LE BULLETIN DE MICHELIN

Nécessité du ruban dans les jantes à montage métallique.

Nous avons déjà dit que, pour qu'un pneumatique fonctionne normalement, il fallait qu'il y ait une harmonie parfaite entre tous ses éléments, et que cette condition était subordonnée au bon ajustage de la jante sur l'enveloppe.

Lorsque nous livrons un pneumatique, il a été étudié et exécuté dans ses plus infimes détails, de façon à réaliser cette harmonie. Il est clair, dès lors, que si un chauffeur modifie de son chef un détail, même en apparence insignifiant, il a les plus grandes chances de détruire cette harmonie et, par suite, de provoquer un mauvais fonctionnement du pneu, d'où une usure très rapide et des ennuis sans nombre.

C'est ainsi que nous avons vu des chauffeurs se plaindre d'éclatements continuels, et lorsque nous avons examiné les roues elles-mêmes, nous avons constaté qu'ils en avaient purement et simplement supprimé le ruban épais que nous plaçons dans le fond de la jante.

Or, s'il est exact que le but principal de ce ruban soit d'éviter à la chambre à air les contacts qui pourraient la détériorer, et en particulier celui des têtes de boulons dans les jantes à montage métallique, il n'en est pas moins vrai que nous sommes obligés de tenir compte de l'épaisseur de ce ruban dans la confection de l'ensemble. Si donc on vient à supprimer ce ruban, il s'ensuit un reploiement des bourrelets en arrière. La suppression du ruban a pour effet — conséquence plus grave au point de vue des éclatements — de laisser beaucoup trop d'espace entre les pointes des bourrelets, ce qui fait que les boulons de sécurité portent sur le fond de la jante *sans maintenir les bourrelets*, qui peuvent ainsi se déplacer, tourner et même sortir de l'accrochage, en provoquant les éclatements dont ne manquent pas de se plaindre amèrement les chauffeurs.

Nous rappelons que les rubans ne se placent que sur les jantes étroites de 65 millimètres voiture et de 65 et 80 millimètres voiturette, et que les jantes pour pneu de voiture de 90 et de 120 millimètres n'en comportent point.

Michelin et Cie.

BIBLIOGRAPHIE

ESTAMPES SPORTIVES. — Nous informons nos lecteurs que les deux lithographies en trois couleurs de F. Séguin, représentant les maîtres Lucien Mérignac et Kirchhoffer, sont presque épuisées. Ils peuvent cependant s'en procurer encore au prix de 5 francs l'une, ou 10 francs en épreuve d'artiste, signée à la main, à notre *salle d'Exposition*, 9, avenue de l'Opéra, au rez-de-chaussée.

TOURING-CLUB DE FRANCE. — Le volume **CÉVENNES**, n° 13 de la collection des *Sites et Monuments de France*, vient de paraître.

Il sera adressé aux souscripteurs en même temps que les volumes *l'Algérie* et la *Tunisie* (31, 32 et 33).

Le *Lyonnais et Velay* (n° 14) suivra à bref délai.

COMMENT DEVENIR FORT
par J. de Lerne, avec préface de Gabriel Bonvalot.
1 volume **3.50**
En vente à notre Salle d'Exposition, 9, Avenue de l'Opéra (au rez-de-chaussée).

Pierre LAFITTE & Cie, Editeurs, 9, avenue de l'Opéra, PARIS

La Collection Complète de la Vie au Grand Air

12.500 Photogravures

Le Sport en France et à l'Étranger de 1898 à 1902

* * *

Cinq Années de l'Histoire du Sport

Cinq années, déjà, se sont écoulées depuis la création de la *Vie au Grand Air* et, pendant ces cinq années, il n'est pas une manifestation sportive importante, quel que soit le point du globe qui en ait été le théâtre, qui n'ait été, pour elle, fixée sur la plaque par

LES MEILLEURS PHOTOGRAPHES

et, pour elle, commentée par

LES ÉCRIVAINS LES PLUS GOUTÉS

dans chaque branche du sport.

Il suffit, en effet, de parcourir la collection de la *Vie au Grand Air*, pour constater que

TOUS LES PAYS D'EUROPE

les uns après les autres, l'Afrique, les Indes, la Chine, le Japon, les États-Unis, le Canada, l'Amérique du Sud, l'Australie, la Nouvelle-Zélande et jusqu'aux terres glacées du pôle, ont été successivement visités, reproduits, analysés, au point de vue sportif.

Les

CINQ VOLUMES

qui constituent, à l'heure actuelle, cette collection, contiennent chacun plus de

600 PAGES

et un total de plus de

12 500 GRAVURES

Ils constituent une

VÉRITABLE HISTOIRE DU SPORT

en France et à l'Étranger pendant les cinq années qui viennent de s'écouler C'est pour le sportsman la

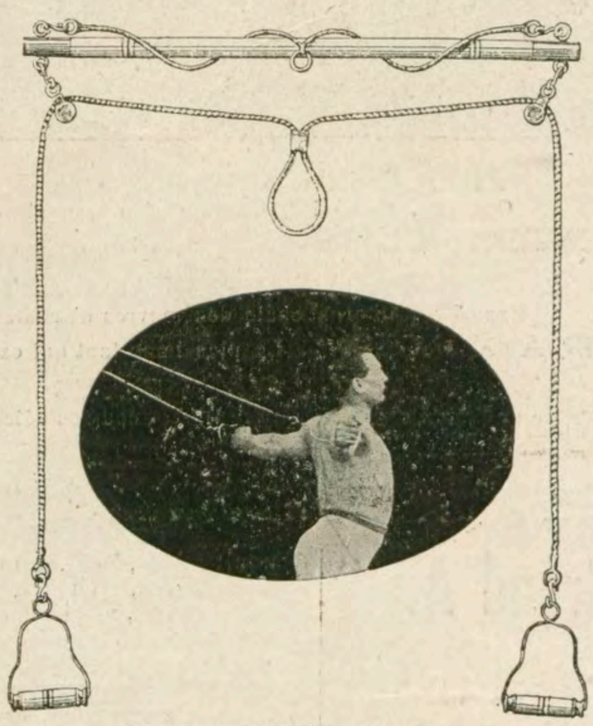
BIBLIOTHÈQUE INDISPENSABLE

la plus documentée et en même temps la plus facile à consulter, puisqu'il n a pas à parcourir des dizaines de journaux spéciaux et variés qui se perdent le plus souvent dans les détails.

Quel que soit le sport qu'il pratique :

L'AUTOMOBILE — ***LA NATATION***
LE CYCLISME — ***LA COLOMBOPHILIE***
L'HIPPISME — ***LA PHOTOGRAPHIE***
LA COURSE A PIED — ***LA TAUROMACHIE***
LE FOOTBALL — ***LE POLO***
LA LUTTE — ***LE HOCKEY***
LA BOXE — ***LA GYMNASTIQUE***
L'ESCRIME — ***L'EQUITATION***
L'AVIRON — ***LE PATINAGE***
LE YACHTING — ***LE GOLF***
LE TENNIS — ***LA PELOTE***
L'AEROSTATION — ***LA PAUME***
LA CHASSE — ***LES POIDS***
LA PECHE — ***LE TIR***

il trouvera là, résumés sous la forme la plus vivante, tous les événements qui ont marqué pendant ces cinq années. Il revivra par l'imagination ces minutes d'angoisse délicieuse que connaissent seuls les vrais sportsmen.



L'Appareil Charlemont
Offert en Prime
à tous nos Souscripteurs.

Conditions de la Souscription

La collection forme, nous l'avons dit,

CINQ MAGNIFIQUES VOLUMES GRAND IN-4 JÉSUS

que nous offrons aux amateurs pour un prix global de

100 FRANCS

payables en un premier versement de 12 francs et 11 versements successifs de 8 francs.

Afin d'en faciliter l'acquisition à tous, nous avons décidé d'accorder à tous les acheteurs un

Crédit de 12 Mois

Le premier versement ne devant se faire qu'après la réception de la collection et la vérification de l'achat par le souscripteur.

De plus, la collection est accompagnée d'une

MAGNIFIQUE PRIME GRATUITE

consistant en un **Appareil Charlemont**

d'une valeur de 19 francs, le meilleur "exerciser" connu, le seul qui développe la poitrine, en même temps que les muscles des bras et des jambes et qui peut être employé indifféremment par les athlètes, les hommes, les femmes ou les enfants.

Sur demande, il est fait une reliure toile moderne, avec fers spéciaux, qui entraîne un supplément de 25 francs, soit au total 125 francs. Le paiement s'en effectue également en 12 mois, à raison d'un premier versement de 15 francs et 11 versements successifs de 10 francs.

Bien spécifier, en souscrivant, si on désire la collection reliée.

BULLETIN DE SOUSCRIPTION

Veuillez m'adresser la collection de la Vie au Grand Air, *formant cinq volumes brochés au prix de* **100 francs**, *que je paierai,* **12 francs** *à la réception des volumes et le solde à raison de* **8 francs** *par mois, sur présentation d'une quittance postale.*

Je recevrai, en même temps, l'appareil Charlemont, à titre de **Prime gratuite**.

Noms et prénoms .....

Profession .....

Domicile .....

SIGNATURE :

P. S. — Je désire la collection reliée, moyennant un supplément de prix de 25 fr. divisible en 12 mensualités, dont la première de 15 francs et les onze autres de 10 francs.

SIGNATURE :

(*Rayer la deuxième partie si on désire la collection brochée seulement*).

Détacher et remplir le présent bulletin et l'adresser à MM. Pierre Lafitte et Cie, 9, avenue de l'Opéra, Paris (1er).

MONTE-CARLO, le plus beau site du monde, s'étendant en face du rocher de Monaco, avec ses jardins féeriques, son merveilleux Casino, œuvre de Charles Garnier, ses magnifiques villas, ses terrasses sur la mer, offre le point de vue le plus pittoresque au milieu des palmiers, des aloès et de toute la flore d'Afrique.

LE CASINO DE MONTE-CARLO

magnifiquement réédifié assure aux étrangers les distractions les plus variées : Théâtre, orchestre d'élite, concerts renommés, salon de conversation, de correspondance et de lecture, vastes salles de jeux, promenades incomparables, excursions, etc.

REPRÉSENTATIONS THÉATRALES
Opérette, Comédies, Grand Opéra français et italiens
CONCERTS CLASSIQUES, sous la direction de M. Léon Jehin.
PALAIS DES BEAUX-ARTS
Exposition internationale des œuvres d'artistes modernes.
TIR AUX PIGEONS. Le plus important qui existe en Europe.
GRANDES FÊTES
Bataille de fleurs, concours d'automobiles, courses vélocipédiques, Régates, fêtes de nuit, feux d'artifice, etc.

OFFICIERS MINISTERIELS

MAISON rue de Rivoli, 80. Cce 656m32. Rev. br. 44700 fr. M. à p. 480000 fr. Adj. s. 1 ench. Ch. not. Paris, le 3 février. S'adr. à M. Bouts, 13, r. Pasquier et à Me BOULLAIRE, not., 5, quai Voltaire.

MAISON de 6 étages sur belles caves, façade en pierre de taille, quartier central. Rev. net de tous frais et impôts, 3 500 fr. Prix 55 000 fr. Faculté de conserver 20 000 fr. pour 5 ou 10 ans à 3 fr. 25 p. 100.
S'adresser à Me PÉRARD, 97, rue Réaumur, Paris.

Echos

LA VISITE D'UNE USINE

Bien des chauffeurs désirent voir construire la voiture qu'ils piloteront. Mais c'est chose pour ainsi dire impossible, à moins qu'on ne s'adresse au Grand Garage Central, 4, rue Buffault (fau bourg Montmartre), concessionnaire des voitures Darracq.

M. L. Jacquier, propriétaire du Garage, o M. A. Bory, directeur, se feront un plaisir d'em mener leur client visiter les grandes usines Dar racq, l'aideront de leurs conseils et lui feron livrer rapidement la voiture qui triompha tant d fois en 1902.

En terminant, ajoutons que le Grand Garag Central solde en ce moment un stock de bicyclette de grandes marques (dernier modèle) à des con ditions très avantageuses.

⁂

CARBURATEUR PARFAIT

Le grand succès du Salon de l'Automobile a été le nouveau carburateur du commandant Krebs. Ce carburateur, absolument parfait, donne au mo teur une souplesse incroyable et permet, par con séquent, un réglage idéal.

Nous pouvons annoncer que la Maison OUTHENIN-CHALANDRE livrera les Panhard et Levassor modèle 1903 avec le carburateur Krebs, que l'on peut essayer dès à présent en s'adressant 4, rue de Chartres, à Neuilly (Porte Maillot).

Pour terminer, un bon conseil donné à nos lecteurs par M. Outhenin-Chalandre.

Le moteur monocylindrique est petit à petit remplacé par le moteur à deux, trois et quatre cylindres, plus agréable à tous les points de vue.

Ils peuvent du reste s'en rendre compte en se rendant à la Maison Outhenin-Chalandre.

Ajoutons, en terminant, qu'on trouve au 4, rue de Chartres, à Neuilly, les derniers modèles des Panhard-Levassor, Renault frères, Clément, etc.

⁂

WAGONS-LITS

On nous annonce que le train de luxe " Calais-Paris-Méditerranée Express " sera quotidien, à partir du 6 janvier, au départ de Paris et de Vintimille.

es Petites Annonces de la " Vie au Grand Air "

UN FRANC la ligne de 40 lettres

Toute fraction de ligne est comptée comme ligne entière.

ne se passe pas de jour sans que nos lecteurs nous écrivent pour nous faire part des excellents résultats qu'ils ont obtenus en se servant de nos petites annonces.

SSURANCES SPORTIVES

s Assurances Spéciales, 20, *Rue Taitbout, Paris.* Téléphone : 283-41.

L'assurance contre les accidents, pour être bien te, c'est-à-dire pour donner à ceux qui la con ctent pleine et entière garantie, doit être faite ec beaucoup de soins, et demande le concours spécialistes rompus à la confection des con ts qui constituent cette garantie.

Qu'il s'agisse d'assurances automobiles, de che ux et voitures, ou d'assurances individuelles, la lice souscrite ne vaut que par les clauses y ins tes, clauses qui varient à l'infini suivant les cas.

Les **Assurances Spéciales**, 20, rue Taitbout, Paris, se chargent de toutes les assurances en néral, et tout particulièrement des assurances ortives pour lesquelles elles se sont spécialisées.

Tous les sportsmen qui voudront être bien assu s et ne pas payer des primes exagérées feront nc bien de s'adresser aux **Assurances Spéales,** 20, rue Taitbout, Paris, qui leur donnent toutes satisfactions.

Sur demande, les **Assurances Spéciales** en ient donner verbalement toutes les explications iles.

Pour donner rendez-vous, écrire ou téléphoner 283-41.

AUTOMOBILES

ansformation de motocycles à pétrole en voiturettes 2 places côte à côte. Débrayages itesses. Lamy, 160, rue Oberkampf, Paris. Téléone 923-05. (6245)

pécialité de location d'**Automobiles.** Garage Dupré **Bob-Walter**, 83, av. Grande-Armée. Téh. 503-50. Vente. Leçons. Achat. Atelier de réations. Plantard, contremaître. (7018)

Paris-chauffeur, 28, rue Mogador, Paris, livre de suite les nouveaux modèles *Gladiator, Renault, de Dion*, etc. Grand choix de voitures d'occasion des premières marques, telles que *Panhard-Levassor, Renault, de Dion, Mors.* Toutes voitures à l'essai, et garanties. (6310)

A vendre Tonn. Panhard 24 ch., carr. Rothschild, 2 all. magn. voit. marche exc. garantie. 33.000
Voit. Panhard de course, 70 ch., 100 kil. 55.000
Renault tonn., 9 ch. de Dion, neuve..... 6.500
— — pr. neuve..... 6.000
Voit. lég. Panhard 7 ch., Centaure carr. luxe, tonneau garn. cuir, neuve..... 9.500
Tonn. Panhard 10 ch., 4 cyl., roues ég... 9.000
Tonn. Panhard 7 ch., roues ég..... 5.500
100 voitures de gr. marques à vendre d'occ. garanties par leurs propriétaires. — S'adr. p. essais et tous renseignements à M. L. LETELLIER, 18, r. Royale. 131-24. (7040)

A vendre, pour cause départ, voiture Boyer, tonneau démont. 5 places, peinture blanche. Modèle salon 1903. Moteur Herald tournant lent, 10 chx. Carrosserie course, tous accessoires, et phare lenticulaire. Vitesse moyenne, 55 à 60 kil. à l'heure. Châssis gr. empatt. et capot allongé genre Panhard, transmission par chaînes et pignons, grand diamètre. Toutes garanties. Prix, 8 500 fr. S'adresser p. renseignements au bureau du journal. (7038)

Tonneau 10 chx Georges Richard, état de neuf, garniture cuir, gros pneus de 90, marche parfaite et garantie. Villiers, 154, boulevard Haussmann, Paris. (7039)

A vendre : Panhard-Levassor, 7 ch., légère, 2 allumages, tonneau limousine démontable ;
Panhard-Levassor, 7 ch., légère, 2 allumages, tonneau, dais et glace ;
Panhard-Levassor, 8 ch., Paris-Amsterdam ;
Renault frères, 9 ch., 2 baquets, tonneau ;
Renault frères, 5 ch., tonneau ;
Renault frères, 3 ch. 1/2, spider ;
Clément, 8 ch., 2 cylindres, roues égales, tonneau.
De Dion-Bouton type G, 4 ch. 1/2, rotonde.
Ernest Loste, 37, rue Brunel, Paris. Tél. 555-43. (7041)

CARTES POSTALES

Auguste Martin, 16, rue du Vieux-Colombier, Paris, échange cartes postales avec tous pays. Réponse assurée. (7026)

Occasion ! A céder au plus offrant, magnifique album contenant 600 cartes-vues, toutes de l'étranger (quelques fantaisies) (Allemagne, Belg., Esp., Holl., Rus., etc.). S'adresser à Jean Vacher, 4, rue Sablière, Libourne (Gir.). (7036)

Cartes postales, Jean Poirier, 4, rue Daillière, à Angers (M.-et-Loire), désire échanger cartes postales tous genres avec monde entier. Réponse immédiate. (7042)

Paul Mathis, rue des Quatre-Églises, 38, Nancy, demande échanger cartes postales France ou Etranger. (7043)

COLLECTIONS

Vie au Grand Air, 98, 99, 1900, 01, 02, très bon état, à vendre 60 fr. Ecrire à M. Jacques Mariault, 44, rue Jouffroy, Paris. (7044)

CHEVAUX

Exc. irlandais b. b. 1.64, 7 a., tr. sag., bril. serv. Paris et campagne, gr. actions. gar. 2.500
Irl. bai, 1.65, 7 a., b. modèle, mont., attelé. 2.200
Pa. ch. irland. b. b. et rouan 6 et 7 a., 1.64, tr. épais, dist. vites., paire exceptionnelle de service vendue par suite de décès, valant 10 000, occas. rare..... 6.000
Irland. alez., 6 a., 1.62, exc. de service dist. 2.500
Trotteur b. b., 1.75, 6 a., rem. ch. de coupé et phaét., tr. vite, tr. brill. 3.000
Pur. s. angl. pap. 5 a., s. et n. gr. orig... 2.500
Plus. attel. poneys à tonn. et morncar, 15 à 3.000
Coupés, victorias, tonneaux neufs laissés p. compt. de gr. marques, prix occas. Tatt. de la Madeleine, 18, rue Royale. 131-24. (7051)

CYCLES

Bicyclette à vendre 120 fr., ayant très peu servi. S'adr. 30, r. de Versailles, Viroflay (S.-et-O.). (7045)

Grand garage central d'automobiles, 4, r. Buffault (faubourg Montmartre), téléphone, 307-52. Occasions de bicyclettes de toutes marques, neuves et usagées. Prix très avantageux. (7046)

A vendre un quadricycle " Perfecta " avec avant train, 2 places, 4 chevaux, entièrement à eau, changement de vitesse. (7047)

Motocyclette " Werner " 1902, parfait état, garé. Ecr. Moncanis, 17, r. Monsigny. (7049)

DIVERS

Jumelle " Self-Wolker " 9×12, obj. anast. Goerz parf. état, lent. portraits. Moncanis, 17, rue Monsigny. (7048)

Requevaire (B.-d.-R.). Hôtel recommandé : Hôtel de la Tête-Noire et Café de l'Univers. S. Cr moin, propriétaire. Garage. Journaux de sport. Nécessaire pour réparations. (7050)

Le Bon de Condé, Montataire (Oise), expédie franco ses délicieux thés de Ceylan " Marque Aurore ", directs des plantations, 3 fr. 75 et 4 fr. 20 la livre ; fleurs de thé, 5 fr. Dépôt à Paris, 21, rue des Pyramides " Five o'clock ". (2031)

Couveuses artificielles à régulateur de chaleur — réussit 90 p. 100, essai. — Volailles toutes races. Œufs clairs remplacés. Album illustré des volailles, fo c. t. Elevage St-Michel, Langeais (I.-L.). (7033)

Prime de cent francs à qui indiquerait belle chasse à louer pour la saison prochaine et pour laquelle on traiterait ensuite d'une location : on tient à une chasse plaine et bois d'un seul tenant, bien avoisinée, très giboyeuse en perdreaux, faisans, lièvres, lapins ; rayon de 80 à 100 kil. de Paris, facile d'accès. Adresse journal " La Vie au Grand Air ". (2032)

NICE Grand Hôtel des Empereurs
Arrangements pour séjou

Le Gérant ; JARRIGE.

CORBEIL. — Imprimerie ÉD. CRÉTÉ.